36 (541) • 9 WRZEŚNIA • 1962
3 ZŁOTE ROK XI
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Motor

Z każdym rokiem przybywa na naszych drogach coraz więcej samochodów Wartburg produkcji NRD. O historii zakładów w Eisenach, gdzie produkowany jest ten typ samochodu, piszemy na str. 8-9.

Foto: Andrzej Dąbrowski



MOTOREM PRZEZ ŚWIAT



FRUNZE

W wyjątkowo trudnych warunkach powstaje wysokogórska autostrada w Kirgizji, która połączy stolicę republiki Frunzę z miastem Osz. Autostrada o długości 500 km przebiega przez szczyt Tjan-Szański i łączy północne części kraju z południowymi. O ogromie prac ziemnych przy budowie autostrady a także ilości zastosowanych maszyn świadczy chociażby powyższe zdjęcie. (kr)



ORAWA

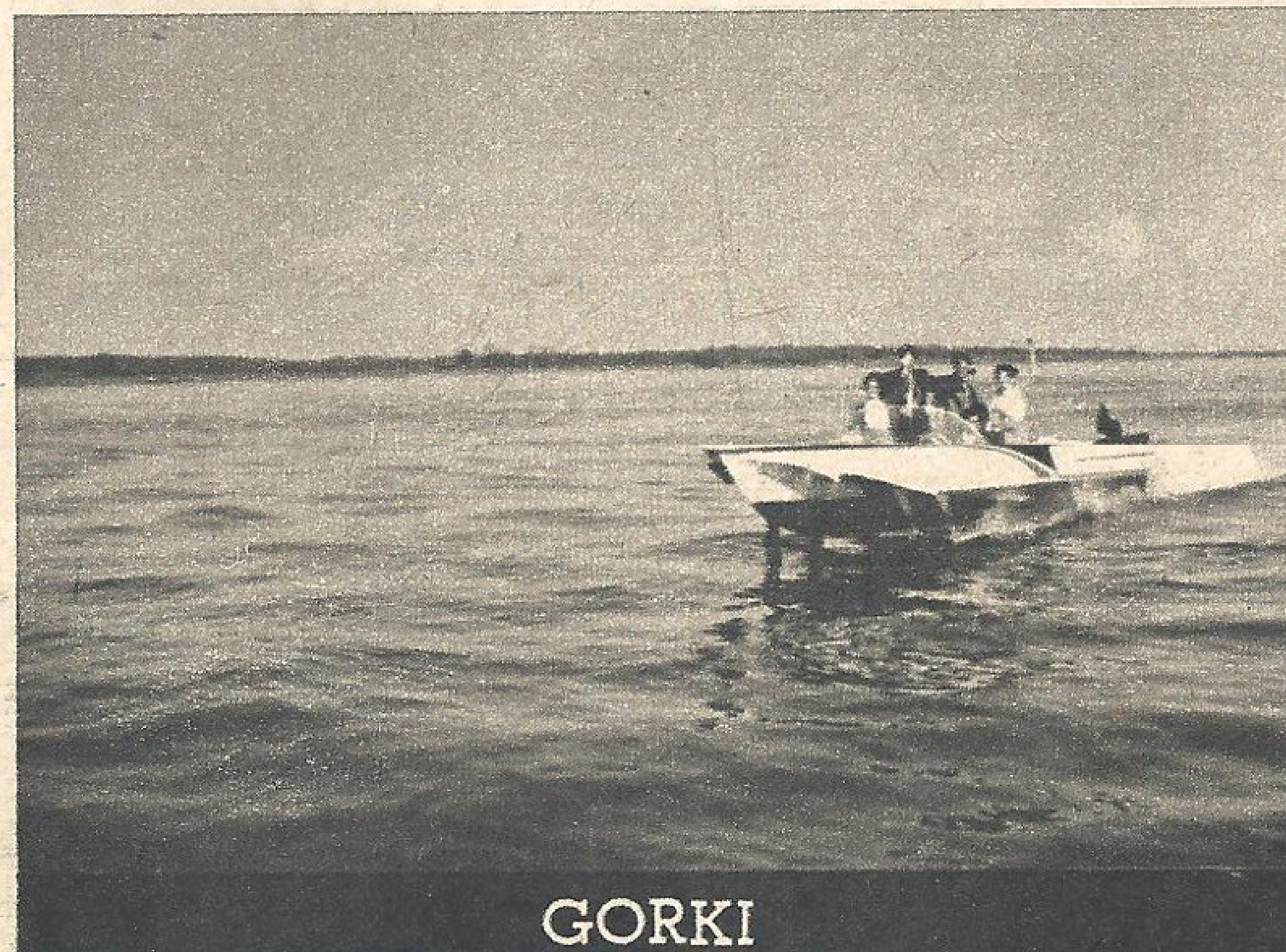
Rozszerzona strefa konwencji turystycznej podpisana przez Polskę i CSRS stała się miejscem istnych „nalotów" turystycznych. Szczególnie mocno rozwija się na tych terenach turystyka zmotoryzowana. Zdjęcie nasze przedstawia zamek w Orawie (CSRS) — miejscowość licznie odwiedzaną przez turystów z Polski (kg)

fot. Józef Świndryk



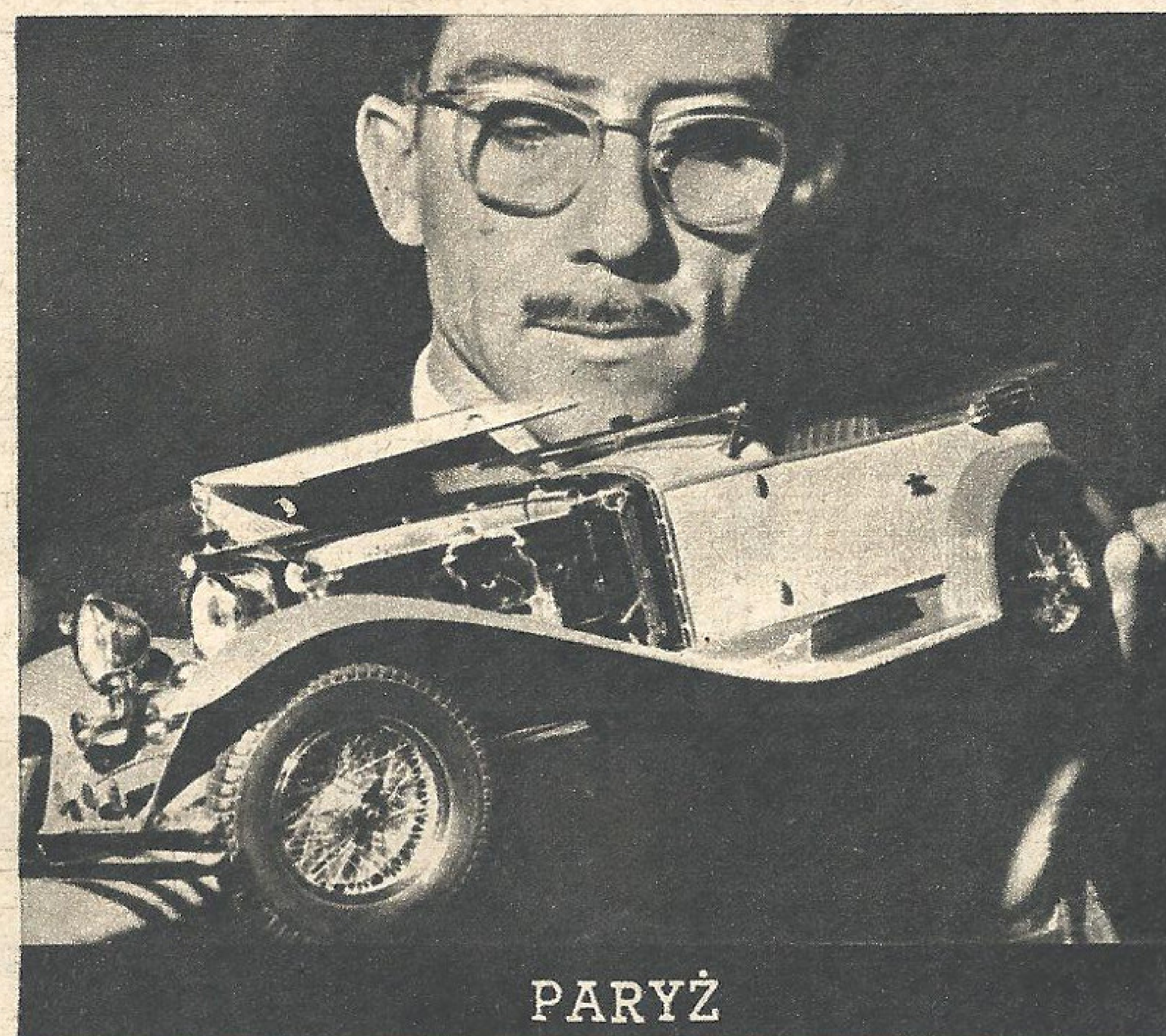
SOFIA

Obok motocykla Bałkan-250 najpopularniejszym pojazdem w Bułgarii jest moped Bałkan-50. Obecnie roczna produkcja mopedu kształtuje się w granicach do 5.000 pojazdów, a w 1963 r. wyniesie już 12.000 stuk. Swoją popularność zawdzięcza on dobrym osiągom trakcyjnym. Warto wspomnieć, że moped rozwija szybkość do 60 km/godz. (mk)



GORKI

Wodoloty są już dość częstym zjawiskiem na szosach ZSRR. Głównym producentem wodolotów są zakłady Sormowo w Gorki. (mk)



PARYŻ

Wielkim świętem dla modelarzy całego świata była ostatnia wystawa miniaturowych pojazdów w Paryżu. Za najpiękniejszy model uznano 30-centymetrowy model Mercedesa z roku 1928. Model ten zbudował Hiszpan Olive Sans z Barcelony. Kosztowało to twórcę dokładnie 2 tysiące godzin pracy. (kg)

O MOTORYZACJI PISALI:

Express Wieczorny

O zuchwałych kradzieżach pojazdów mechanicznych w podwawelskim grodzie donosi korespondent „Expressu Wieczornego".

W pierwszym półroczu br. skradziono w Krakowie 48 samochodów (jednego do dziś nie odnaleziono), 43 motocykle (odzyskano 38) i 47 razy włamywano się do parkujących wozów. Najbardziej narażone są na niebezpieczeństwo samochody parkujące nocą na ulicy. Powstał więc projekt zorganizowania w czterech punktach miasta tanich, nocnych parkingów strzeżonych.

ŻYCIE WARSZAWY

W Szczecińskiej Fabryce Motocykli z taśmy montażowej zszedł 50-tysięczny Junak, którego pierwszą prototypową partię wypuszczono w roku 1956. Junak od prototypu do 50-tysięcznego egzemplarza przeszedł szereg przeobrażeń. W motocyklu dokonano wielu ulepszeń.



Dla amatorów motoryzacji. Ukazał się „Słownik encyklopedyczny transportu samochodowego". Słownik obejmuje ok. 6 tys. haseł dotyczących pojazdów mechanicznych, organizacji transportu samochodowego, ekonomiki, procesów technologicznych, obsługi i naprawy, ruchu drogowego, historii samochodu, wyścigów oraz wszelkich wiadomości o organizacjach i ludziach zasłużonych dla rozwoju motoryzacji.

GŁOS PRACY

Zakłady precyzyjne Iskra od kilku lat produkują świece zapłonowe do samochodów, motocykli i świece żarowe do ciągników. Zakłady produkują 3 miliony sztuk świec rocznie. Ostatnio wyprodukowano tu nowy typ świec zapłonowych do samochodów. Są to uniwersalne świece, wysokiej jakości, nadające się do każdego typu samochodu. Do końca roku Iskra wyprodukuje kilkanaście tysięcy świec uniwersalnych. W przyszłym roku ruszy seryjna produkcja tych świec.

Trybuna Ludu

Do końca br. Bank „Polska Kasa Opieki" sprowadzi dla swoich klientów jeszcze 200 radzieckich samochodów osobowych marki Wołga. Importowane z ZSRR samochody są sprzedawane w Banku PKO w cenie 2 tys. dolarów. Aktualnie — po dłuższej przerwie nadeszła nowa partia tych pojazdów. Bank PKO przystąpił w ostatnich dniach do sprzedaży samochodów Wołga, realizując w pierwszym rzędzie transakcje z tymi klientami, którzy już uprzednio wpłacili żądaną sumę dolarów.

ANDRZEJ WRÓBLEWSKI

Pokrewieństwo i namiętności

Krzysztof Wolicki udowodnił nam w „Polityce", że na masową czterokołową motoryzację w Polsce nie ma co liczyć przynajmniej przez najbliższe 10 lat. Chłodno, logicznie, ekonomicznie. Taki wykład powinien ostudzić najbardziej rozpaloną głowę, trudno bowiem podważyć słuszność jego argumentów, które co rzadko się zdarza w publicystyce na tematy motoryzacyjne w prasie niefachowej — znajdują potwierdzenie w rzeczywistości. Jeśli ja teraz zacznę Czytelników namawiać do tego, by się motoryzowali, mogę się poważnie narazić. Chcę to jednak zrobić 1—0 dlatego, że Wolicki w swej teorii rozwarstwienia klasowego społeczności motoryzacyjnej zbytnio poprzestaje na plutokracji, 2-o dlatego, że chcę namawiać do motoryzacji wodnej. Zresztą z tym rachunkiem ekonomicznym też trzeba ostrożnie. Wyliczenia wskazują, że nie może się udać, a w rzeczywistości udaje się, nawet nieźle.

Więc może i tym razem się uda, bo jak wspomniałem — w grę wchodzi motorowodniactwo, obejmujące w ostatnich latach coraz większe grono zapaleńców, a nie tak kosztowne, jak to naziemne. Już ubiegłego lata w czasie urlopowych włóczęg obserwowaliśmy dość liczne zastępy motorowodniaków w dość szczególnej odmianie, bo zmotoryzowanych naziemnie i nawodnie. Wcale tu nie mam na myśli posiadaczy samochodów ciężarowych, wożących swe jachty motorowe na Śniardwy. Najczęściej byli to skromni posiadacze „Simek" lub Dekawek, ciągnący za sobą (rzadziej wiozący na dachu) składaki, kajaki lub małe motorówki. Dwa razy udało mi się spostrzec motocyklistów: jeden na WFM-ce ciągnął kajak, umieszczony na wózku z kołami od niemieckiej hulajnogi, drugi na Jawie wiózł w fabrycznej, WFM-owskiej przyczepce — składak. W tym roku zastępy się zwiększyły.

To byli turyści. Tak. Motorowodniactwo w tej formie jest głównym celem, któremu podporządkowany jest pojazd dwu- lub czterokołowy, stanowiący tylko środek. A więc radykalne odwrócenie wartości. Samochód lub motocykl służą tylko jako środki transportu, które przewożą właściciela i jego łódź nad wodę. Nie ma tu nic ze snobizmu, z aspiracji „wspinania się wzwyż po drabinie samochodowego raju" (Wolicki). Jest za to naturalna w procesie coraz większej urbanizacji chęć wyrwania się z murów i hałasu na świeże powietrze, w ciszę, nad wodę, by później, przyczepiwszy równie stary, jak Dekawka silnik, pchać się łodzią, przez jezioro, po rzece, znaleźć spokojny kąt, rozciągnąć się na słońcu, albo moczyć wędkę w wodzie.

Od paru lat opanowany przez tę — równie silną jak motoryzacyjna — manię, obserwuję wysiłki i zabiegi podobnych sobie zapaleńców, zdzierających buty w poszukiwaniu listew, sklejek, kleju AG, przede wszystkim zaś — planów. Planów budowy łodzi, lekkich łodzi motorowych, które można by transportować przy użyciu posiadanego pojazdu. Wydana niedawno przez „Wydawnictwa Komunikacji i Łączności" książeczka o budowie przyczep samochodowych i motocyklowych rozeszła się błyskawicznie. Polski Związek Motorowodny dostaje ze wszystkich stron Polski listy z błaganiami o plany łodzi. Żadnego tego rodzaju wydawnictwa na rynku nie ma. Co zapobiegliwsi przerysowują miniaturowe planiki z biuletynu Związku, powiększają je i własnymi siłami klecą w szopie, garażu lub w piwnicy prymitywne łodzie — o wiele za ciężkie, bo o wiele za masywne.

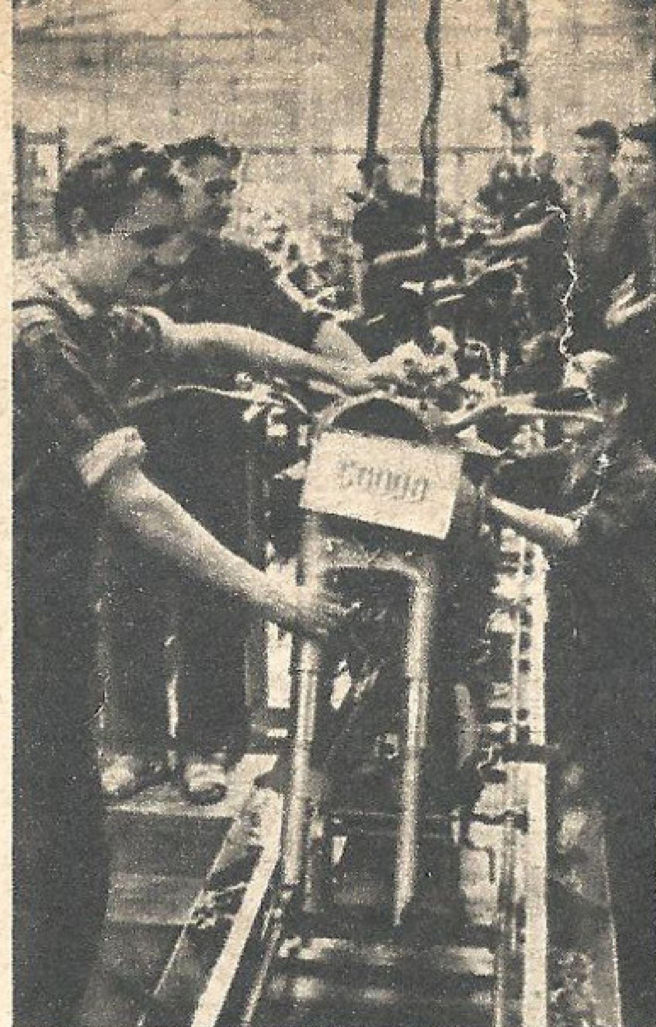
Spyta ktoś: dlaczego nie kupić gotowej? Po pierwsze dlatego, że są to przeważnie jednostki duże (minimum 5 m długości) i ciężkie, po wtóre zaś — piekielnie drogie. Mahonie i orzechy, wysoki połysk, mosiądze i chromy — a rezultat nietrudno przewidzieć: przekracza granice wyobraźni. Tej finansowej.

Nie mniej poważny szkopuł to silnik. Jedyny polskiej produkcji tylny silnik przyczepny kosztuje ok. 9000 zł. Produkowany w Poznaniu silnik tylny, który po minimalnej przeróbce dawał 5 KM, zmienił producenta i cenę oczywiście na znacznie wyższą. Dziwna polityka: silnik do WFM-ki, zawierający skomplikowaną skrzynię biegów, sprzęgło a więc wymagający znacznie więcej pracy przy wykonywaniu — kosztuje niewiele więcej od tego prościutkiego silniczka, który ma śrubę na osi wału korbowego, blaszany zbiornik i kawałek rury do umocowania. Poza tym nikomu jeszcze do głowy nie wpadło, by przez badanie kolumny i paru detali przerobić ten boczny silnik, przeznaczony zasadniczo do kajaka, na tylny, nadający się do łodzi. Musiałby on jednak być znacznie tańszy od „Niesoba", którego cena jest zresztą odwrotnie proporcjonalna do walorów.

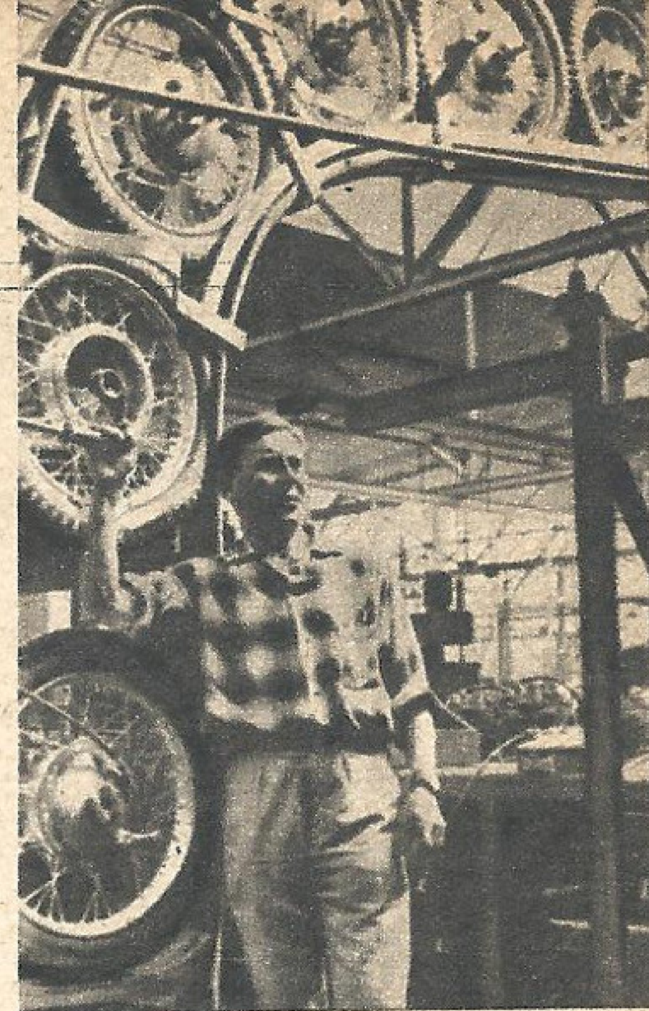
Dotykam tylko paru spraw związanych z motorowodniactwem, które interesuje pewną część ludzi, związanych z motoryzacją, a przez to nie mających obaw i oporów wobec silnika. Na pewno jest jeszcze spora grupa podobnych zapaleńców, traktujących motorowodniactwo nie od strony turystycznej, lecz sportowej. I oni też mają kłopoty podobne. Gdzie np. naprawić silnik, zrobić śrubę? Jest jedyny w Warszawie praktykujący specjalista w tej dziedzinie inż. Kołodziejski na Śniadeckich — nie ma jednak żadnego warsztatu państwowego lub spółdzielczego. A warto o tym pomyśleć już dzisiaj, gdy motorowodniacy nie dali jeszcze wielkim głosem znać o swoich potrzebach.

W ROKU 1964 — 100 TYSIĘCY JUNAKÓW

50.000



50-tysięczny Junak jeszcze na kilka minut przed zejściem z taśmy



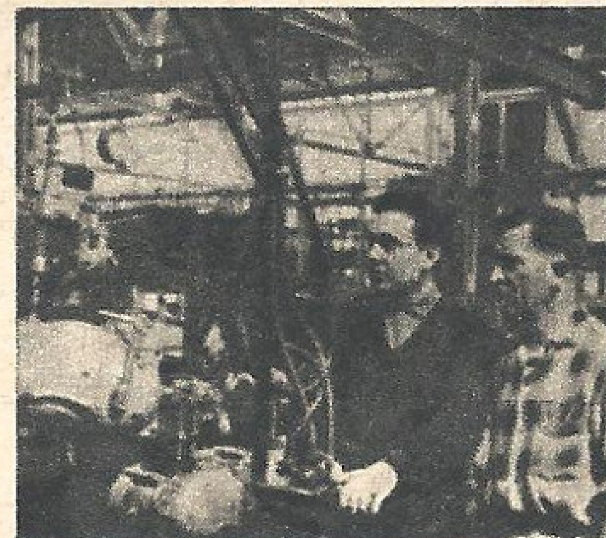
Majster Józef Olszański twórca i wykonawca przenośnika do kół junakowskich tak do przednich (na zdjęciu) jak do tylnych. Kiedyś koła podwożono do taśmy wózkami

Jak już donosiliśmy w krótkiej informacji — w Szczecińskiej Fabryce Motocykli odbyła się ostatnio niecodzienna uroczystość. Oto z taśmy montażowej SFM zszedł niejako jubileuszowy — 50.000 egzemplarz motocykla Junak. A jeszcze nie tak dawno, bo zaledwie 6 lat temu (w roku 1956) fabryka w Szczecinie wypuściła pierwszą prototypową partię tego typu pojazdów. Było tego wówczas zaledwie 30 egzemplarzy. Kolejne etapy rozwoju produkcji Junaków przedstawiają się (w telegraficznym skrócie) następująco: **rok 1957 — 300 Junaków; rok 1958 — 2800; rok 1959 — 8000.** Przed dwoma laty hale fabryczne opuściło ogółem 12 tysięcy maszyn, a rok temu — 16 tysięcy sztuk. Od początku bieżącego roku załoga SFM wyprodukowała do dnia dzisiejszego prawie 11 tysięcy tych popularnych już w kraju i za granicą motocykli. Według przewidywań, rok bieżący zamknięty zostanie ilością 20 tysięcy wyprodukowanych motocykli Junak.

Około 3 tys. motocykli przeznaczono na eksport. Najwięcej,



Jubilat w otoczeniu załogi SFM. Oczywiście jest tam również dyrektor SFM St. Fortuński, który w tym samym dniu obchodził swe 50-lecie urodzin



Inż. Mieczysław Wolków, kierow- [illegible] postępu technicznego z majstrem Józefem Olszańskim przy podnośniku pneumatycznym do przenoszenia silników

bo ok. 1500 Junaków, jeździ po drogach węgierskich, 600 po drogach mongolskich, 200 po kubańskich, 70 po tureckich, 40 po egipskich, 30 po fińskich. Mniejsze ilości maszyn wyeksportowano ponadto do Holandii, Mali, USA itd.

W tym roku po raz pierwszy wyeksportowano do Iranu 50 trójkołowców dostawczych. W roku przyszłym odbiorca irański odbierze ok. 200 tego typu maszyn.

Seria usprawnień Junaka rozpoczęta została w roku 1959, w którym to szczecińska 350-tka otrzymała nowoczesne piasty kół. W roku 1960 otrzymała ona głębokie błotniki i osłonę łańcucha. Rok 1962 przyniósł Junakowi nowocześnie obudowany reflektor, zaś rok bieżący — cichy tłumik cygarowy.

Jak już powiedzieliśmy, 50 tysięcy szczecińskich Junaków rodziło się okrągłe 6 lat. Obecnie istnieją realne szanse na to, aby następny, taki sam jubilusz obchodzić już za dwa lata. W roku 1964 urodzić się ma bowiem Junak oznaczony kolejnym numerem „100.000"!

Tekst: K. GOŹDZIEWSKI
Foto: ST. CIEŚLAK

UWAGA ZAKRĘT ŚMIERCI!

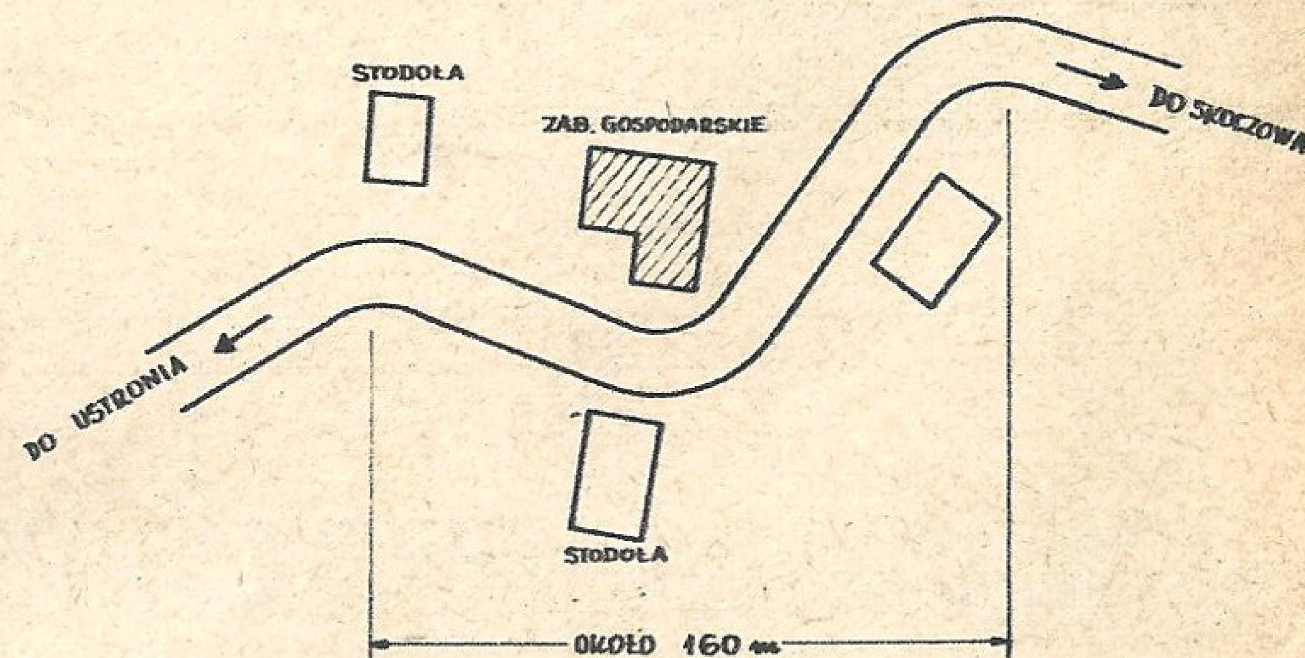
W ramach stałej akcji, prowadzonej przez MOTOR i Państwowy Zakład Ubezpieczeń p. n. „Uwaga — zakręt śmierci" — otrzymaliśmy kolejną informację od p. RYSZARDA PAWLIKA Z CHORZOWA, który donosi nam o niebezpiecznym skrzyżowaniu w miejscowości Nierodzim (pow. Cieszyn — na drodze położonej między Ustroniem a Skoczowem). Korespondencja niniejsza otrzymuje tygodniową premię PZU w wysokości 500 zł.

A oto co pisze nasz korespondent:

Będąc stałym czytelnikiem MOTORU, chciałbym również dołożyć cegiełkę do Waszej i PZU akcji likwidowania na terenie kraju tzw. „Zakrętów śmierci". Jedno z takich właśnie, b. niebezpiecznych miejsc — to zakręt w miejscowości NIERODZIM, położonej między Ustroniem a Skoczowem.

Nie znam statystyki wypadkowej z tego odcinka, ale nagłe spotkanie w tym miejscu z autobusem Fiat czy Skodą nie należy do przyjemności.

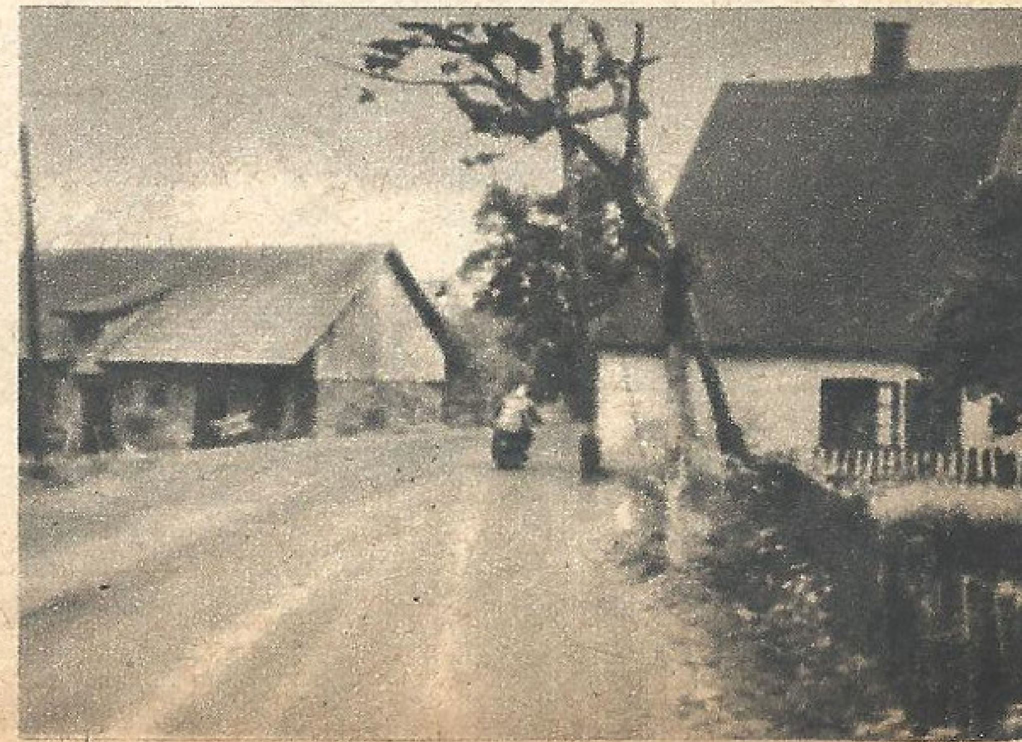
Jak wynika z załączonego szkicu, można ten stosunkowo krótki odcinek drogi wyprostować przez usunięcie domu gospodarskiego. Warto zwrócić uwagę, iż droga ta, szczególnie w okresie letnim, jest bardzo uczęszczana przez wycieczki i zmotoryzowanych turystów, wybierających się na wypoczynek świąteczny do **Ustronia, Wisły czy Istebnej...**



„Zakręt śmierci" w miejscowości Nierodzim na drodze prowadzącej do Skoczowa



Ten sam niebezpieczny zakręt widziany od strony Ustronia



Pocztówka z rejonu konwencji turystycznej

Chwila odpoczynku na trasie do największego w strefie turystycznej miasta powiatowego — Rużomborku

PANIE REDAKTORZE!

To był mocny pomysł, a zawdzięczamy go Motorowi. Wypad Wiatką w rejon wysokich Tatr, objętych konwencją turystyczną z CSRS!

Kiedy wyjeżdżaliśmy z Poznania, znajomi grzecznościowo i bardzo sceptycznie życzyli nam wielu przyjemności. Na ich twarzach czytaliśmy raczej powątpiewanie, nie zachętę, czemu zresztą niezbyt się dziwiliśmy. Wiatka, jak wiadomo, pojazd nie dysponujący nadmiarem mocy, a tu dwie osoby, dobre 30 kG bagażu, a do przebycia około 1600 km trasy, z czego blisko połowa — to drogi górskie.

Muszę jednak powiedzieć, że w czasie całej podróży nie używałem ani razu narzędzi! Stałem się natomiast fanatykiem turystyki motorowej, szczególnie wobec nadzwyczaj uproszczonych formalności.

Nie ma blasków bez cieni. Musiałem do nich zaliczyć trzykrotne pokonywanie większych wzniesień na pierwszym biegu i zazdrość wobec lekko i bez wysiłku wyprzedzających mnie skuterów czeskich (Manety — wyposażone w migacze).

Na trasie ruch olbrzymi. Czesi uwielbiają kempingi i motorową włóczęgę. Dużo wozów i motocykli z Polski. Na granicy superuprzejma służba graniczna informuje, że nasilenie zmotoryzowanych turystów osiąga liczbę tysiąca osób dziennie. To już jest turystyka masowa.

W CSRS Wiatkę oglądano tłumnie na każdym postoju. Nic dziwnego, była jedynaczką. Z ciekawostek zaobserwowaliśmy sporo ślicznych przyczep kempingowych, które można zakładać zarówno do motocykli, jak i do skuterów. Jednokołowe, resorowane, bardzo pojemne i przyjemne. Cena 750 Kcs.

W pasie konwencyjnym zrobiliśmy około 350 km. Praktycznie więcej nie ma gdzie jeździć, a szkoda, bo trasa przepiękna, ale już przeludniona. Jej uroki o mały włos byłyby nas zaprowadziły w rejony wyższe niż Tatry. Nie da się ukryć, że w czasie jednego z przejazdów po prostu zagapiliśmy się przez kilka sekund, w czasie których wyrosła tuż przed nami olbrzymia przyczepa ciężarówki. Oczywiście o hamowaniu nie było już mowy. Tylko raptowne rzucenie skutera w lewo i prawo pozwoliło właśnie o ten włos i z duszą na ramieniu, minąć przeszkodę. Od tej pory podziwialiśmy Tatry na częstych postojach. Ten przypadek nie przeszkadza nam jednak planować w przyszłym roku podobnej wyprawy, do czego wszystkich gorąco zachęcamy, załączając kilka z wielu zrobionych zdjęć...

Bogusław Stępiński

P. S. Jeszcze jedna ciekawostka: na świetnych górskich drogach CSRS można często spotkać duże stada krów, które na sygnał klaksonu lub okrzyk pasterza posłusznie schodzą na prawą stronę. Te spotkania były jednak mniej przyjemne w czasie wielokilometrowych podjazdów.

B. S.

P. S. Przed kilku dniami urwała się linka sprzęgłowa. Musiałem ją kupić u prywaciarzy, przepłacając prawie dwukrotnie. Czy nie uważa Pan, że najwyższy czas tupnąć w sprawie części do Wiatek?

B. S.

(Już są części do radzieckich skuterów. Patrz str. 15 — przyp. Red.)



Przejście graniczne na Łysej Polanie po stronie czeskiej. Ruchliwy punkt wszystkich wypraw turystycznych

Na parkingach tłoczno. Zwraca uwagę duża ilość czeskich skuterów (z elektrycznym rozrusznikiem). Prawie wszystkie wyposażone są w naprawdę ładne i skuteczne wiatrochrony





Wieczorem, na kempingach rozpalają się imponujące ogniska, przy których długo w noc rozbrzmiewają wesołe śpiewy, niosąc się dalekim echem po górach ▶

W TROSCE O NOWE MIEJSCA KEMPINGOWE

— Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki wespół z redakcją Magazynu Turystycznego „Światowid" ogłasza konkurs pod hasłem „Szukamy miejsc kempingowych".

Konkurs dostępny jest dla każdego. Należy wskazać najatrakcyjniejsze pod względem turystycznym, a jednocześnie powiązane z arteriami komunikacyjnymi miejsca, które nadawałyby się pod budowę kempingów. Warunki konkursu są następujące:

● **Położenie kempingu.** Miejsce na kemping musi posiadać charakterystyczne walory krajoznawcze i widokowe okolicy. Winno ono być usytuowane przy znanych szlakach turystycznych; a jeśli z dala od szlaków, to z uwagi na interesujące obiekty zabytkowe, przyrodnicze, folklorystyczne itp. Ważne jest, aby wybrany teren był względnie płaski, przy czym nie wyklucza się tarasowego ukształtowania. Dopuszczalna jest pochyłość terenu nie utrudniająca zaparkowania samochodu i rozbicia namiotu.

● **Obszar przyszłego obozowiska kempingowego** może wynosić 1—2 hektarów. Teren musi być łatwo dostępny od głównych traktów komunikacyjnych, zaś dojazd od drogi głównej do kempingu nie powinien przekraczać 3 km. Polna lub leśna droga dojazdowa musi być jednak w takim stanie, aby samochód mógł ją bez trudu przebyć również w porze deszczowej.

● **Parcela** winna być sucha, nasłoneczniona, o niezbyt gęstym zadrzewieniu lub zakrzewieniu. Pożądane jest usytuowanie na polanie leśnej czy na skraju lasu w takich warunkach terenowych, by łatwo można było lawirować pojazdami mechanicznymi i aby widok sprzed namiotu np. na góry, jezioro, rzekę itp. był możliwie osłonięty.

● **Teren przeznaczony pod przyszły kemping nie może być własnością prywatną.** Chyba pod warunkiem istniejących możliwości wymiany parceli. Natomiast najbardziej wskazane jest, żeby teren stanowił własność państwową lub spółdzielczą.

● **Rzeka, jezioro, morze.** Lokalizacje nad wodą będą oceniane jako najkorzystniejsze. Tym niemniej będą również rozpatrywane propozycje usytuowania kempingów w miejscach oddalonych od rzek czy jezior.

● **Zelektryfikowanie kempingów** musi być bezwzględnie przewidziane. Stąd pożądane jest, aby w pobliżu przebiegała linia elektryczna i należy określić jej odległość od projektowanego miejsca na kemping. W wypadku braku wodociągu trzeba również podać szacunkowo głębokość, na jaką trzeba wiercić studnie dla zapewnienia wody pitnej.

● **Szkic orientacyjny terenu** jest niezbędnym załącznikiem, umożliwiającym jury konkursu zorientowanie się na mapie.

Komisja konkursowa, składająca się z przedstawicieli GKKFiT, redakcji „Światowida", PTTK, PZMot. i LZS — dokona oceny nadesłanych projektów i wytypuje te, które będą kwalifikowały się do szczegółowego przeanalizowania przez Zespół Oceny Projektów Inwestycji GKKFiT-u. Każda praca, przekazana przez komisję konkursową do ZOPI GKKFiT, będzie premiowaną wartościowymi nagrodami w postaci sprzętu turystycznego. Natomiast jeśli po zatwierdzeniu przez GKKFiT zapadnie decyzja budowy kempingów wg zaprojektowanej lokalizacji w latach 1964—65 — autorzy projektu otrzymają ponadto nagrody pieniężne w następujących wysokościach: za kemping typu C-I — 3.000 zł; typu C-II — 2.000 zł; typu C-III — 1.500 zł; typu C-IV — 1.000 zł. Termin nadsyłania prac upływa 30 listopada 1962, decyduje data stempla pocztowego. Komisja konkursowa rozpatrzy projekty do 28 lutego 1963.

Prace konkursowe należy przesyłać na adres redakcji „Światowida" — Warszawa, ul. Senatorska 11.

SZUKAMY PIĘKNYCH OKOLIC

POCHYLNIA BUCZYNIEC



Kanał Warmijsko-Mazurski z Elbląga do Ostródy znany jest dobrze tylko wodniakom. Zmotoryzowani turyści nie znają pięknego uroku pochylni — gdzie statek przewożony jest na szynach z jednego zbiornika wodnego do innego.

Są tylko dwa dojazdy do ogólnej ilości 5 pochylni a to do pochylni Buczyniec i Jelonki.

Pochylnia Buczyniec leży w pięknym lesie, kanał łączy się z jeziorem Małdyty — tak, że ryby można łowić i zbierać grzyby. Dojazd do samej pochylni drogą bitą. Z głównej trasy z Morąga do Pasłęka — 2 km przed Pasłękiem zbaczamy w lewo i przez Nową Wieś, Czarną Górę (7 km) dojeżdżamy do pochylni. Jakość drogi nie najlepsza, ale dojechać można — a piękno tej okolicy — las, woda pochylnia — wynagrodzi wszystkie trudy. Na miejscu jest kiosk, jest miejsce na rozbicie namiotu, są budynki — można nocować...

Bolesław Romanowski

OD REDAKCJI: Zgodnie z zapowiedzią — korespondencją niniejszą zamykamy tegoroczny konkurs pn.: „Szukamy pięknych okolic". Wszystkim autorom, którzy nadesłali swoje prace, serdecznie dziękujemy i zapraszamy do współpracy w roku przyszłym. Zaś autor notatki pt. „Pochylnia Buczyniec" — otrzyma od nas upominek w postaci albumu „Samochody od A do Z".

Ciekawe, że większość rewelacyjnych konstrukcji samochodowych powstaje w biurach liczących stosunkowo niewielką liczbę osób, na których czele stoi jakiś genialny konstruktor. W Stanach Zjednoczonych sytuacja jest pod tym względem krańcowo różna od panującej w Europie. Amerykańskie koncerny mają dla każdej marki wozu ogromne zespoły, liczące nieraz po kilka tysięcy osób. Niestety, przeciętny produkt amerykański jednej firmy nie różni się niemal niczym od konkurencji, jeśli pominiemy nieistotne szczegóły wyglądu zewnętrznego nadwozia. A tymczasem w Europie często się zdarza, że zdolny konstruktor, mający do dyspozycji grupę techników i kreślarzy, a także zapewnioną pomoc ze strony przemysłów kooperujących, potrafi w stosunkowo krótkim czasie stworzyć pojazd, który przez długie lata jest nowoczesny, a w momencie wprowadzania go na rynek — rewelacyjny.

Takim konstruktorem jest Anglik greckiego pochodzenia — **Aleksander Issigonis**, a takimi konstrukcjami — jego Morris Mininimor i wypuszczony obecnie Morris 1100.

Architektura tego ostatniego pojazdu stanowi niejako powtórzenie w większej skali rozwiązań stosowanych w samochodzie Mininimor. Czterocylindrowy silnik umieszczony jest w poprzek z przodu wozu, skrzynka biegów znajduje się w misce olejowej, a przekładnia główna napędza koła przednie za pośrednictwem odkrytych półosi. Koła przednie mają jednak większy wymiar — 5,50x12 — podczas kiedy wymiar ogumienia Mininimora wynosił 5,20x10. Zawieszenie kół przednich to wahacze poprzeczne, zaś koła tylne osadzone są na pojedynczych wahaczach wleczonych. Wahacze działają na gumowe elementy resorujące bardzo zbliżone kształtem do znanych z Mininimora. **Lecz ze środka tych elementów** prowadzą gumowe elastyczne przewody gdzieś pod podłogę pojazdu. W wozie nie widać również normalnych amortyzatorów hydraulicznych.

Zanim jednak opiszemy zasadę działania zawieszeń nowego samochodu wypada przypomnieć zadania, jakie stoją przed zawieszeniem każdego pojazdu. Otóż zawieszenie ma przede wszystkim tłumić wstrząsy, powodowane nierównościami jezdni, nie pozwalając przy tym na ruchy nadwozia. Jest to oczywiście założenie teoretyczne, do którego w praktyce ciężko się zbliżyć.

Pasażerowie samochodu rozróżnić mogą trzy ruchy, którym ulega wóz w czasie jazdy: podskakiwanie, kołysanie i przechylanie. Podskakiwanie, to jest podnoszenie się wozu pionowo do góry i następne jego opadanie, występuje w tej czystej formie stosunkowo rzadko, a raczej mamy do czynienia z kołysaniem, tj. ruchem, w którym najpierw podnosi się jeden koniec nadwozia na skutek najeżdżania kół przednich na przeszkodę, a po bardzo krótkim czasie występuje ruch w przeciwnym kierunku w momencie, gdy przeszkoda podniesie do góry koła tylne. Ruch kołysania o gasnącej amplitudzie trwać będzie jeszcze przez pewien czas po pokonaniu przeszkody i wjechaniu na gładką nawierzchnię.

Przechylanie się nadwozia wynika z działania siły odśrodkowej, przyłożonej w środku ciężkości wozu. Najbardziej widoczne jest to podczas przejeżdżania zakrętów. Stopień przechyłu zależy od wzniesienia środka ciężkości ponad oś przechyłu, tj. oś wokół której obraca się nadwozie względem zawieszeń kół.

Zapewnienie dużego komfortu jazdy samochodem po linii prostej jest stosunkowo łatwe. Warunki, jakie muszą być do tego spełnione, to miękkie resory i mały rozstaw osi w stosunku do długości pojazdu. Miękkie resory dają łagodne ruchy nadwozia, a krótki rozstaw osi skraca czas potrzebny na przejście nierówności spod kół przednich pod koła tylne i tym samym zmniejsza tendencję do kołysania. Ideałem pod tym ostatnim względem byłby pojazd jednoosiowy, jak np. ryksza, nie mający w ogóle skłonności do kołysania nadwozia. Niestety, krótki rozstaw osi i miękkie resory to **gwarancja złego prowadzenia się pojazdu**. Konstruktor musi się więc zgodzić na kompromis i zależnie od rodzaju opracowywanego pojazdu zdecydować się na wybór takich lub innych własności i parametrów. Przy dużym komforcie jazdy ciężko będzie uzyskać dobre prowadzenie, zaś przy dobrym prowadzeniu i małym przechyle (co wymaga twardego resorowania), wóz będzie twardo niósł na złych drogach.

Pomysł wyeliminowania kołysania nadwozia jest dość dawny i już w 1948 roku został zrealizowany w samochodzie Citroen 2 CV. W pojeździe tym przednie i tylne zawieszenie po każdej stronie wozu połączone jest między sobą w mechaniczny sposób, za pośrednictwem wspólnej sprężyny resorującej. Jeżeli przednie koło pojazdu o sprzężonych zawieszeniach napotka na przeszkodę, wówczas tył nadwozia będzie przymusowo oddalany od kół tylnych, czyli będzie podnosić się do góry względem jezdni. Tak więc nadwozie wozu, przekraczającego przeszkodę podniesie się i z przodu, i z tyłu, czyli pozostanie w pozycji równoległej do jezdni. Z chwilą, gdy koła przednie przejadą już przez przeszkodę siła w sprężynie zmniejszy się i spowoduje to powrót nadwozia do normalnej pozycji nad jezdnią. W ułamek sekundy później sytuacja powtórzy się raz jeszcze, gdy na przeszkodę zaczną wjeżdżać koła tylne. Wówczas siła w sprężynie spowoduje odpowiednie podniesienie przodu wozu. Najlepiej zresztą ilustruje to odpowiedni rysunek.

Morris 1100 ma również zawieszenia sprzężone, jednak uzyskano to na drodze hydraulicznej, a nie mechanicznej. Element resorująco-tłumiący tego samochodu to cylinder stalowy, w którego górnej części znajduje się gumowa pierścieniowa poduszka. Poduszka ta stanowi jak gdyby górne denko cylindra zamkniętego od dołu elastyczną gumową przeponą. Przepona opiera się na stożkowym tłoku podpartym rozkielichowanym popychaczem połączonym z wahaczem koła. Wewnątrz cylindra umieszczona jest nieruchoma przegroda stalowa, mająca z boku jeden mały otworek, a w swej środkowej części dwa otworki zamykane gumowymi zaworkami klapkowymi.

Wnętrze cylindra napełnione jest płynem. Gdy koło samochodu napotka przeszkodę, stożkowy tłok zostaje przesunięty do góry i wchodzi w głąb cylindra. Płyn przetłaczany jest przez mały otworek (gdy ruch tłoka jest powolny) lub też przez zawór klapkowy przy szybkim ruchu. Przegroda stalowa z zaworkami daje więc efekt progresywnego i dwukierunkowego tłumienia hydraulicznego. Płyn wypychany do górnej komory uciska na pierścień gumowy, powodując jego zgniecenie i przesunięcie do góry. Pierścień gumowy jest więc elementem resorującym. Zauważmy jednak, że z górnej części cylindra koła przedniego odchodzi przewód ciśnieniowy, biegnący do cylindra koła tylnego. Tak więc zwiększenie się ciśnienia w przednim elemencie zawieszenia spowoduje natychmiastowy wzrost ciśnienia również i w tylnym elemencie i odpowiednie podniesienie tylnej części nadwozia. System taki daje niemal całkowite zabezpieczenie przed kołysaniem, a także ogranicza do minimum przechył wozu na zakręcie. Aby docenić w pełni tę drugą zaletę, trzeba przeanalizować działanie konwencjonalnego zawieszenia, np. na resorach piórowych. Jeżeli konstruktor wybierze taką twardość resorów, ażeby zapewnić duży komfort jazdy po prostej, to przy szybkiej jeździe wóz będzie się niemiłosiernie pochylał. Zaradzić temu można przez zwiększenie twardości resorów, ale to z kolei zmniejszy komfort jazdy. Gdy w samochodzie Morris 1100 jedno koło napotyka przeszkodę, następuje przetłoczenie części płynu do cylindra koła tylnego i tym samym jak gdyby obniżenie twardości zawieszenia przedniego. W czasie jazdy po zakręcie obciążone są jednak oba koła zewnętrzne i żadne z nich nie może metodą przetłaczania płynu „sprzedać" części obciążenia drugiemu. Elementy gumowe obu zawieszeń ugięte są w tym samym stopniu. **Tak więc zawieszenie sprzężone daje duży komfort przechyłu, przy jednoczesnej małej twardości resorowania podczas jazdy prostej.**

Dzięki zastosowaniu wleczonych wahaczy z tyłu samochód zabezpieczony jest również przed nurkowaniem podczas hamowania. Geometria zawieszenia kół tylnych jest bowiem taka, iż zapewnia opuszczanie się tyłu nadwozia przy hamowaniu.

Aby umożliwić dokładne dobranie charakterystyki pojazdu — konstruktorzy zmierzają w tym wozie do charakterystyki neutralnej — zastosowano w tylnym zawieszeniu stabilizator skrętny. Pod nim znajdują się dwa skrętne drążki pomagające uzyskać żądaną odporność na kołysanie.

Powiedzieliśmy, że elementy resorująco-tłumiące nowego samochodu napełnione są płynem. Na pewno nie zgadnicie, jakim. Wódką! A właściwie to mieszaniną 49 proc. wody, 49 proc. alkoholu metylowego, 1 proc. dodatku przeciwkorozyjnego i 1 proc. jakiegoś paskudztwa, uniemożliwiającego wypicie smacznej reszty. Dlaczego wybrano płyn z tak dużą ilością wody? Otóż lepkość wody jest stała niezależnie od temperatury, tak więc nie może wystąpić zanik własności tłumiących elementu przy silnym jego nagrzaniu ani zbyt duży opór przy niskiej temperaturze. Duża ilość płynu w układzie nie pozwala zresztą na nadmierne podwyższanie się temperatury. Dodatek alkoholu zabezpiecza mieszankę przed zamarzaniem.

Na linii montażowej elementy resorujące napełniane są płynem, odpowietrzane, po czym ciśnienie w płynie podnoszone jest na pewien okres czasu do wartości [illegible]. Ma to na celu wyeliminowanie pełzania gumy, jakie występowałoby, gdyby elementy zamocowano w wozie bez tej operacji wstępnego sztucznego starzenia. Tuż przed montażem ciśnienie w elementach zmniejszane jest do wartości 15 at. Ponieważ w układzie hydraulicznym nie ma żadnych uszczelnień ruchowych, można spodziewać się, że nie będą występowały żadne kłopoty z przeciekami płynu.

Przewody łączące przednie i tylne elementy biegną środkiem wozu w płytkim tunelu podłogowym, w którym mieści się również przewód wydechowy.

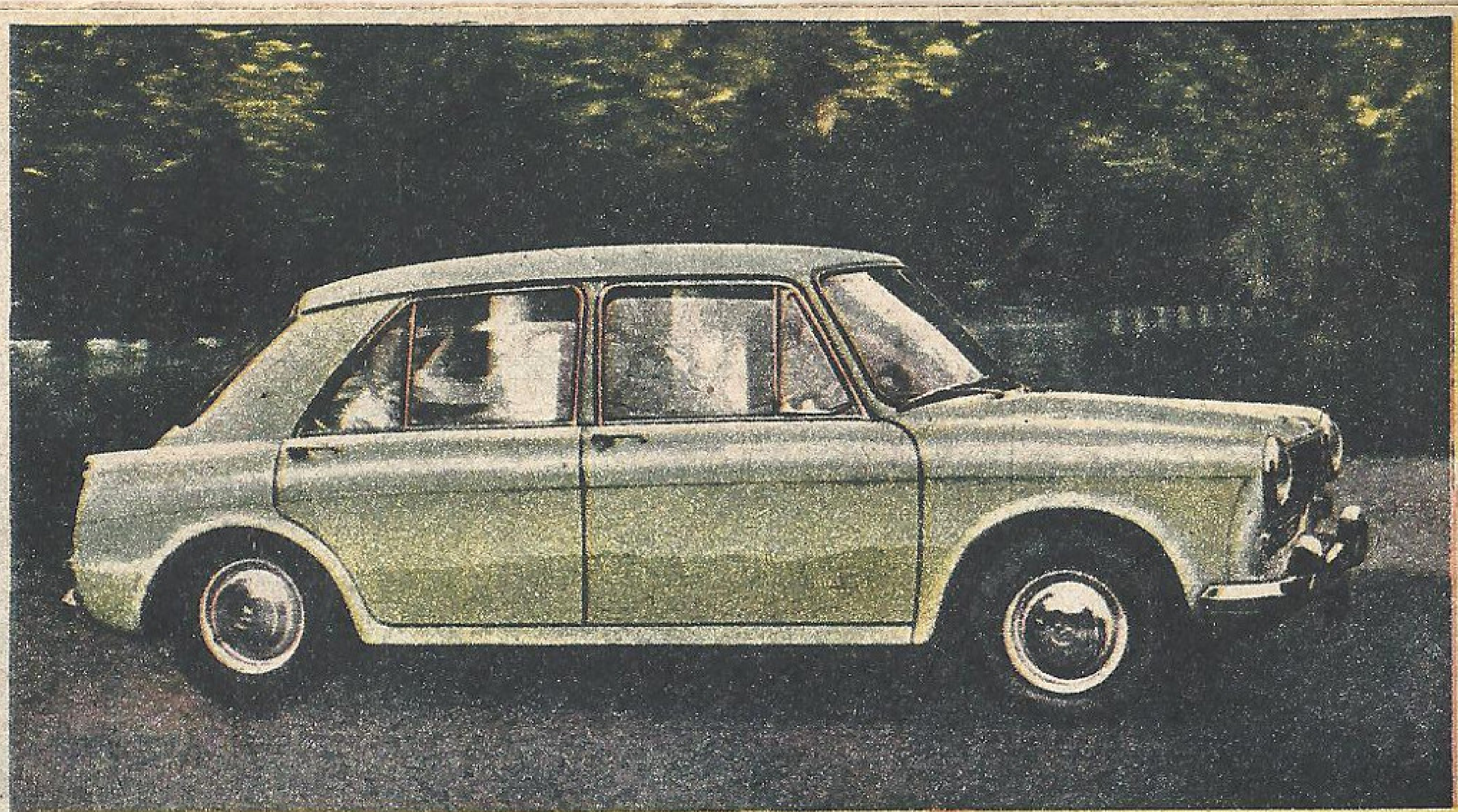
Silnik samochodu osiąga z pojemności 1098 cm³ moc 48 KM przy 5100 obr/min i stopniu sprężania 8,5. Na żądanie silnik może mieć stopień sprężania 7,5. Wał korbowy silnika posiada wszystkie łożyska z brązu ołowiowego oraz wyposażony jest w tłumik drgań skrętnych, niezwykle rzadko spotykany w silnikach czterocylindrowych. Ciekawostką jest zastosowanie świetlnej sygnalizacji przepuszczalności filtru oleju. Przy częściowym jego zanieczyszczeniu różnica ciśnienia oleju na wejściu i wyjściu powoduje, poprzez styczniki, zapalenie się lampki kontrolnej na tablicy przyrządów. Inne interesujące rozwiązanie w zespole napędowym to hermetyczny układ chłodzenia ze zbiorniczkiem ekspansyjnym. Nadmiar wody przetłaczany jest do tego zbiorniczka i powraca do układu chłodzenia dopiero przy stygnięciu silnika. Układ taki nie wymaga dopełniania wodą.

W skrzynce biegów zastosowano synchronizację biegu II, III i IV, przy czym elementy synchronizatorów mają powierzchnie robocze napylane molibdenem w celu zwiększenia trwałości i skuteczności działania.

Wóz wyposażony jest w hamulce tarczowe przy kołach przednich, zaś bębnowe hamulce tylne mają zawór odcinający dopływ płynu przy wyższych ciśnieniach, co zabezpiecza przed blokowaniem kół tylnych.

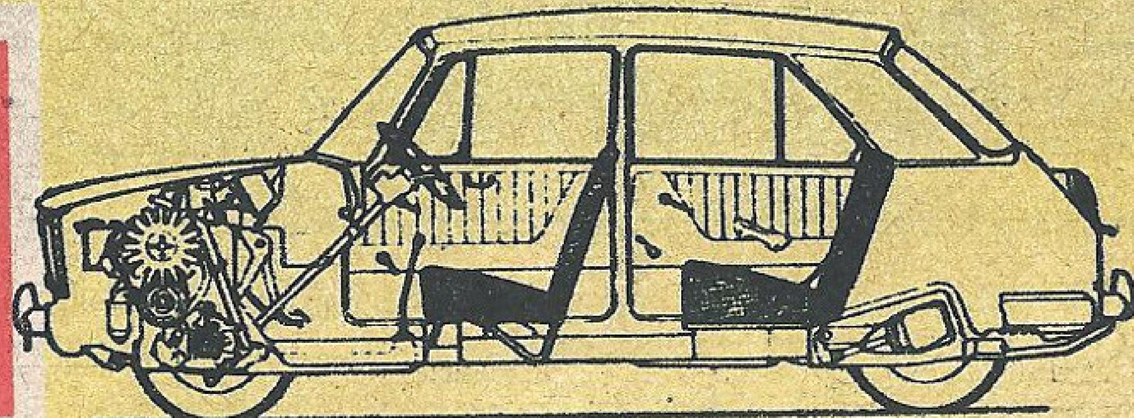
Z opublikowanych dotychczas wrażeń z jazdy wynika, że nowy samochód istotnie odznacza się wszystkimi właściwościami, przypisywanymi mu przez konstruktorów. Angielski tygodnik „Autocar" stwierdził, że nie ma lepszego samochodu, niezależnie od wielkości, jeśli chodzi o komfort jazdy na gładkich i złych drogach i przy każdej szybkości, sterowalność w tych warunkach oraz przyczepność na nawierzchniach suchych i mokrych. Konstruktor przepowiada, że nowy model produkowany będzie przez ok. 10 lat, a także wskazuje na możliwości rozwojowe nowego wozu. Wydaje się, że w tym samym nadwoziu montowany będzie niedługo większy (V6?) silnik, być może o pojemności nawet 1,6 l.

T. SOBIECKI



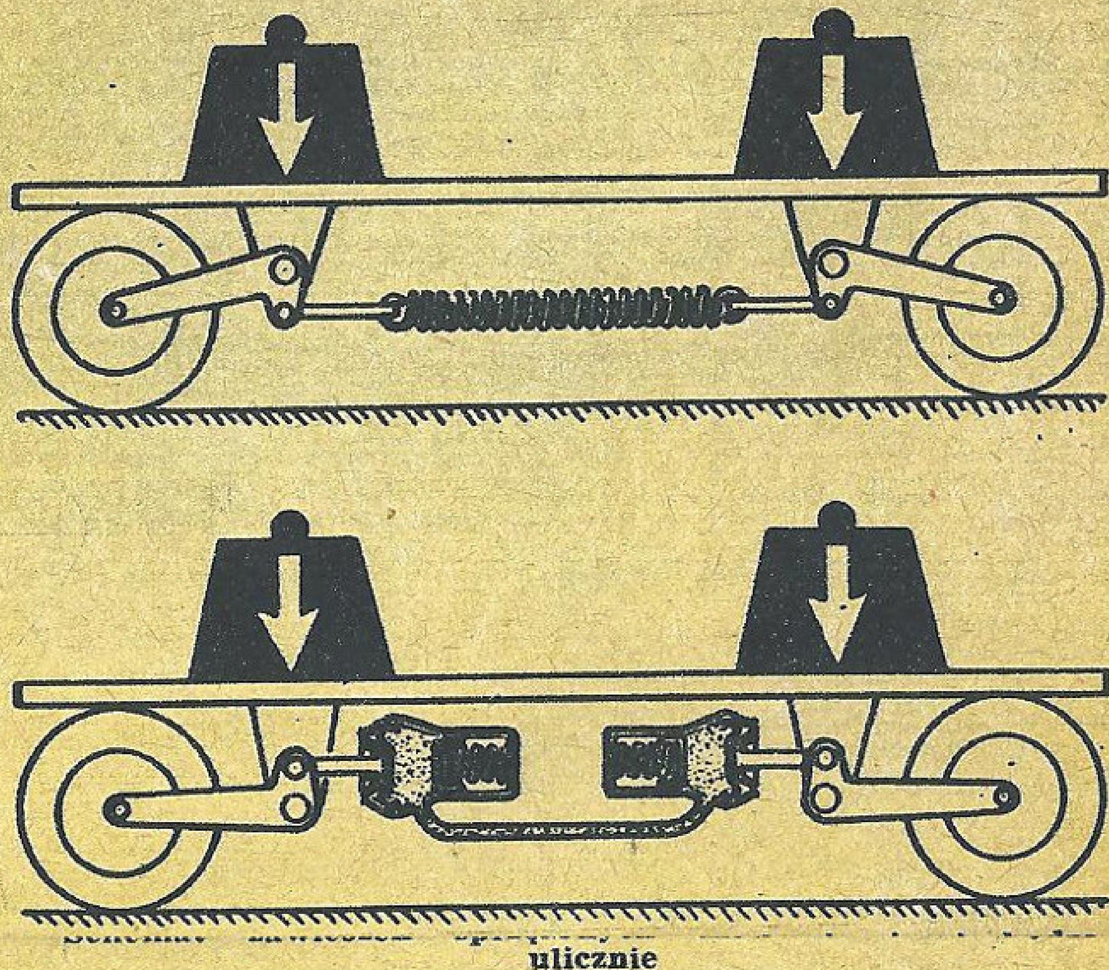
Morris 1100 mimo długości całkowitej zaledwie 3,75 m mieści bardzo wygodnie 5 osób. Samochód produkowany będzie w wersji dwu- i czterodrzwiowej. Gięte szyby boczne zwiększają szerokość wnętrza

ZAWIESZENIE NA... WÓDCE!

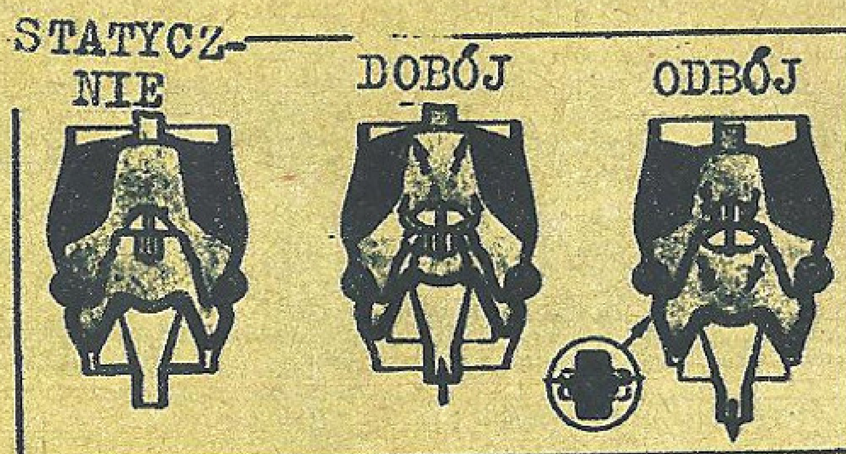


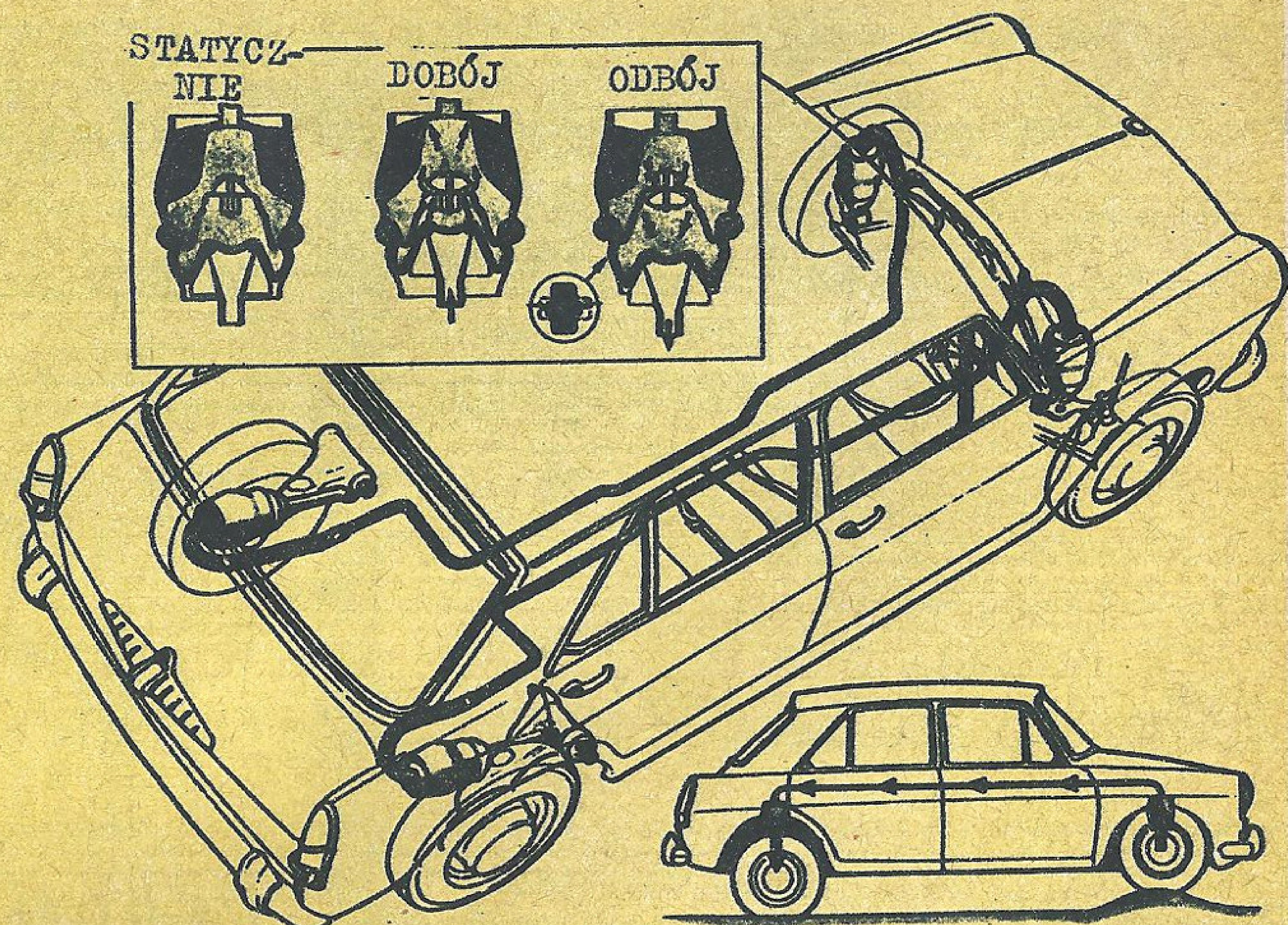
REWELACJA PODWOZIOWA

Układ elementów samochodu Morris 1100

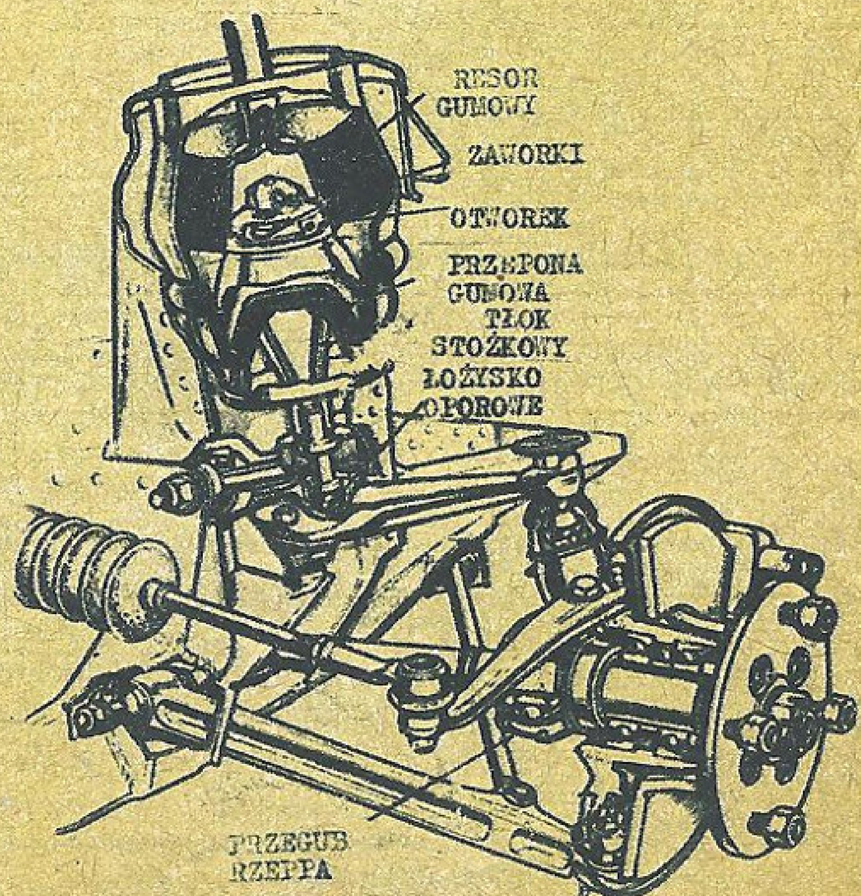


ulicznie





Gdy przednie koło trafia na przeszkodę i przód samochodu podnosi się do góry, tył nadwozia natychmiast wyrównuje do poziomu. Przekroje elementu resorująco-tłumiącego pokazują stan normalny oraz ruch koła do góry i w dół. Przy wolnym ruchu płyn przepływa przez mały otworek w nieruchomej przegrodzie stalowej, przy ruchu szybkim przez jednokierunkowe zaworki klapkowe wykonane z gumy. U góry elementu widoczny przewód łączący go z bliźniaczym elementem sprzężonym. Stożkowy kształt tłoka daje progresję działania, podwyższa ją jeszcze odpowiednio dobrana geometria wahaczy



Widok przedniego zawieszenia Morris 1100

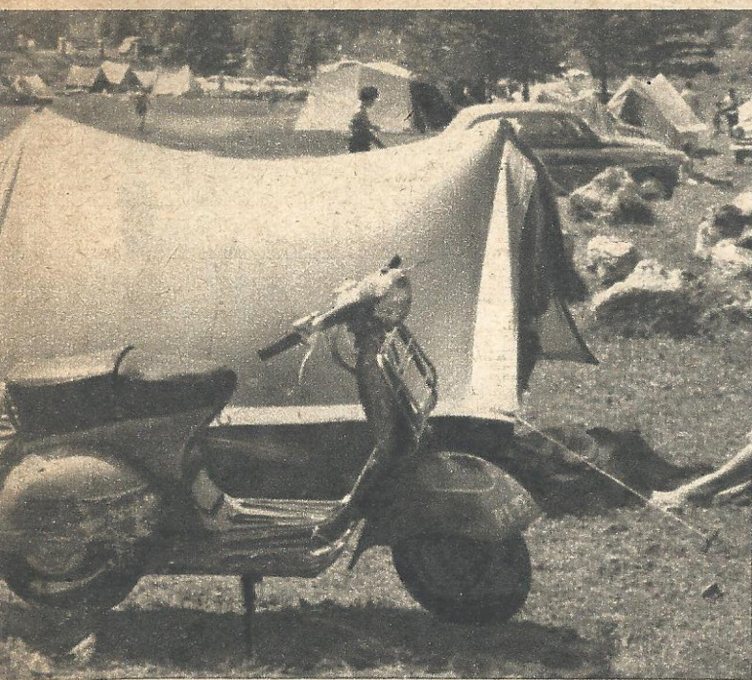


W tylnym zawieszeniu widać drążek stabilizacyjny i dwa drążki do strojenia własności przeciwkołysaniowych

MORRIS 1100

DANE TECHNICZNE

Silnik: czterocylindrowy czterosuwowy, chłodzony cieczą, umieszczony w poprzek z przodu wozu i napędzający koła przednie. Średn. cyl. 64,6 skok 83,7 mm pojemność 1098 cm³. Stop. spr. 8,5 moc 48 KM/5100 obr./min. Sprzęgło jednotarczowe, suche. Skrzynka 4-biegowa, 3 biegi synch. Hamulce: przód tarcze ø 254 mm, tył bębny ø 254 mm. Ogumienie 5.50×12 bezdętkowe. Nadwozie 2 (4) drzwiowe, samonośne. Długość—szerokość—wysokość 3,75 — 1,54 — 1,34. Rozstaw osi kół 2,37—1,31/129. Promień zawracania 5,5 m. Ciężar got. do jazdy 850 kG. Szybkość maks. 125 km/godz. Zużycie paliwa 8,4—9,5 l/100. Cena 480 Ł. (490 Ł).



Skuter WIATKA WP-150 nadaje się dobrze do uprawiania turystyki
fot. B. STĘPIŃSKI

ZA KIEROWNICĄ SKUTERA „WIATKA"

(1)

Do licznej już rodziny pojazdów jednośladowych w naszym kraju — przybył ostatnio nowy model — radziecki skuter WIATKA MODEL WP-150. O skuterze tym pisaliśmy już nie jeden raz. Były to jednak informacje mało szczegółowe, jako że użytkownicy polscy nie mieli bezpośredniego kontaktu z tym pojazdem. Import WIATEK do Polski (kilka tysięcy sztuk) oraz fakt, że nie wszyscy użytkownicy otrzymali instrukcję obsługi — nakłada na redakcję obowiązek szerszego omówienia tego modelu. Tak więc, spełniając prośby Czytelników — zaczynamy w bieżącym numerze cykl artykułów poświęconych skuterowi WIATKA. Dziś

DANE TECHNICZNE I REGULACYJNE

SILNIK jednocylindrowy, dwusuwowy z przepłukiwaniem zwrotnym.

Średnica cylindra	57 mm
Skok tłoka	58 mm
Pojemność skokowa	148 cm³
Stopień sprężania	6,7
Moc	5 KM przy 4000—4500 obr/min

System smarowania — mieszanina oleju z paliwem w stosunku 25 : 1 (docieranie 10 : 1)

Chłodzenie	powietrzem, przymusowe
Gaźnik	K 55; ø gardzieli 20 mm
Filtr paliwa	siatkowy w odstojniku kranika benzynowego

Filtr powietrza — siatkowy typu mokrego z tłumikiem ssania i dławikiem

Pojemność zbiornika paliwa	11 — 12 l (1 rez.)

UKŁAD NAPĘDOWY

Sprzęgło — 4-tarczowe, mokre
Skrzynka biegów — 3-stopniowa w układzie kół stale zazębionych: przełożenia (w nawiasach ogólne) I — 4,833 (14,7); II — 2,888 (8,8); III — 1,8 (5,5).
Zmiana biegów — pokrętną rękojeścią

PODWOZIE

Rama — spawana, nierozbieralna
Zawieszenie — teleskopowe ze sprężynami śrubowymi i tłumieniem olejowym
Hamulce — szczękowe z wzajemnie wymiennymi szczękami
Koła — tarczowe, wzajemnie zamienne
Ogumienie — 4,00 × 10

INSTALACJA ELEKTRYCZNA prądu zmiennego o napięciu 6 V ze stabilizatorem napięcia

Zapłon	od prądnicy prądu zmiennego
Cewka zapłonowa	B-50
Kondensator	0,17 MF
Świeca	A 11 U/M 14×1,25, 175 wg skali Boscha
Akumulator	(na życzenie kupującego) 3 MT — 7
Sygnał dźwiękowy	prądu zmiennego S-34

Instalacja oświetleniowa — FG-50 W z żarówkami 15×15 W i 2 W
Centralny przełącznik na rączce kierownicy — światło tylne z żarówką 21 W i 2 W
Sygnał stop
Wyłącznik zapłonu — zblokowany z zamkiem skutera

ROZMIARY:
długość — 1850 mm; szerokość — 800 mm; wysokość — 1150 mm; rozstaw osi — 1200 mm; prześwit poprzeczny — 150 mm;
Ciężar — 110 kG

FABRYCZNE DANE EKSPLOATACYJNE

Szybkość maksymalna dotartego skutera przy pełnym obciążeniu w terenie płaskim, na drodze z nawierzchnią asfaltową 70 km/godz.
Zużycie paliwa przy pełnym obciążeniu na drodze z nawierzchnią asfaltową z wzniesieniami do 1,5% i średniej szybkości 50 km/godz. 3,2 l/100 km
Zapas paliwa w zbiorniku wystarcza do przebycia 350 — 400 km

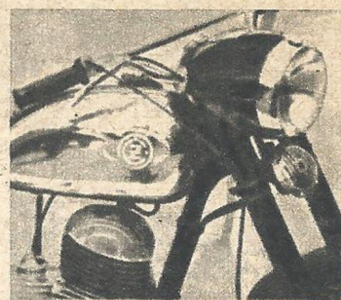
DANE REGULACYJNE:

Ciśnienie w oponach: przednie koło — 0,7 at bez pasażera (0,8 — z pasażerem) tylne koło — 1,4 at bez pasażera (2,4 — z pasażerem).
Wyprzedzenie zapłonu stałe — 29° z tolerancją ± 1°) (4 — 4,5 mm drogi tłoka) przed zz

Przerwa iskrowa świecy	0,6 — 0,7 mm
Odległość styków przerywacza	0,3 — 0,4 mm
Ilość oleju w przednim elem. resorującym — 40 cm³ w tylnym	400 cm³
Pojemność olejowa skrzyni biegów	0,8 l

c. d. n.

CZ-tki znów na 19-tkach



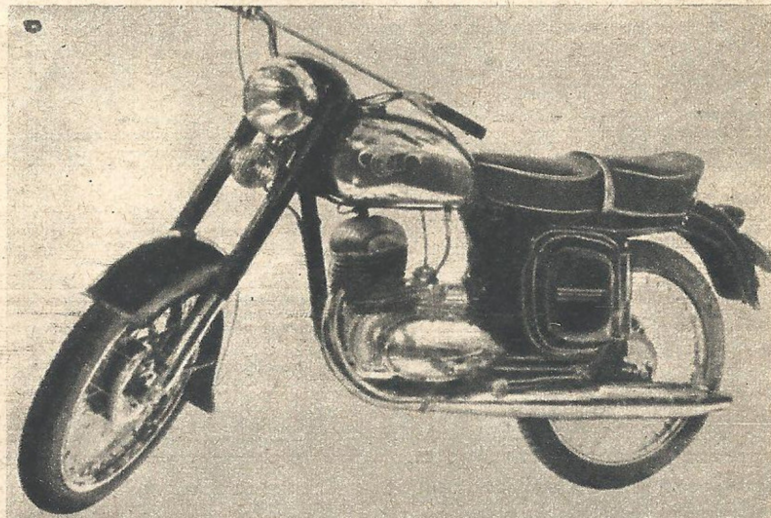
Kierownica modeli CZ-250/475, CZ-175/470 i CZ/125 — 473 posiada pręt wzmacniający; rękojeść pokrętną gazu typu suwakowego zastąpiono nawojową

Dla tych motocyklistów, którzy zwiększony prześwit, lepsze prowadzenie w terenie przedkładają nad zgrabną, niską sylwetkę motocykla, zakłady w Strakonicach zaczęły w kwietniu br. produkcję seryjnych motocykli CZ-125, 175, 250 z kołami 19-calowymi zamiast 16". Modele te wzorowane na motocyklach rajdowych CZ-125/461 i CZ-175/460 znajdują szczególny popyt wśród motocyklistów wiejskich, gdyż nawet przy obciążeniu dwóch osób zachowują zalety motocykli terenowych. Dopuszczalne obciążenie zwiększono do 180 (170) kG. Ze względu na swe wyczynowe pierwowzory, motocykle te noszą przydomek „sport" choć pod względem silnikowym nie różnią się od użytkowych motocykli JAWA-CZ na 16-tkach. Do ich produkcji przeznaczonej głównie na eksport użyto sporo części wytwarzanych dotychczas małoseryjnie do motocykli wyczynowych.

Zasadnicza różnica — to 19-calowe koła i ogumienie, które przyczyniły się do zwiększenia [illegible] cm. Przedłużone są — wahacz tylnego koła, szczelna osłona łańcucha, tylny błotnik. Inny jest kształt dwuosobowego siodła kanapowego. Sportowego wyglądu nadaje motocyklowy pręt usztywniający kierownicę, a rzeczywiście pożyteczną innowację stanowi zastąpienie suwakowej rączki gazu krótkoskokową-nawojową. Duże koło łańcuchowe posiada 56 zębów.

Motoimportowi poddajemy pod uwagę propozycję importu pewnej ilości tych lepiej przystosowanych do pokonywania terenu motocykli CZ-175 i 250.

(szel)



Oprócz motocykli z ogumieniem 16-calowym Czeskie Zakłady Motocyklowe w Strakonicach produkują pojazdy typu CZ-Sport z ogumieniem 19-calowym w trzech odmianach silnikowych: 125 cm³ — 175 cm³ (na zdjęciu) i 250 cm³. Motocykle posiadają nieco inaczej ukształtowany tył pojazdu i siodło kanapowe

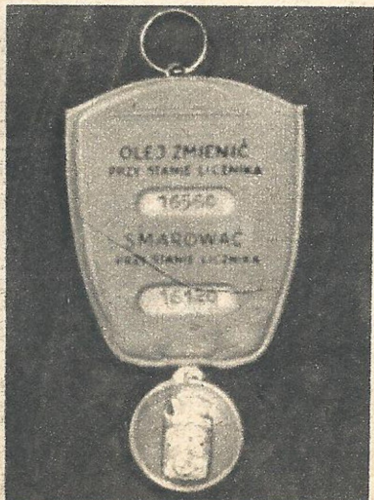
DANE TECHNICZNE

* Dane w nawiasach dotyczą kolejno modeli 175/470 i 125/473 z silnikami 175 i 125 cm³.

Państwo produkujące — CSRS. **Marka** — CZ. **Model** — 250/475 (175/470; 125/473). **Producent** — Cesky Zavod Motocyklovy, Strakonice, CSRS. Znane modele czechosłowackich motocykli produkowane z kołami 19-calowymi obok modeli 353 (450 i 453).

Silnik: jednocylindrowy chłodzony, powietrzem. **Pojemność:** 248,5 cm³ (171,7; 123,2 cm³). **Średnica x skok** — 65 x 75 (58 x 65; 52 x 58). **Moc maks./obr.-stop. sprzęż.** — 12 KM/4700 obr/min (10 KM/5000; 7/5000), 7,2 (7,6; 7,8). **Gaźnik** — Jikov 2—2926 SBO (Jikov 2924 SB 12, Jikov — 2922 SBD 11). **Skrzynia biegów:** czteroprzekładniowa, zmiana lewą nogą, przełożenia I—3, 166, II—1,769; III—1,266; IV—1. (dla 175-tki i 125-tki: I-2,98; II—1,72; III—1,25; IV—1). **Rozrusznik:** nożny, zblokowany z dźwignią zmiany biegów. **Ogumienie** — 3,25 x 19. **Zawieszenie koła przedniego** — widelec teleskopowy z tłumieniem olejowym **tylnego** — wahacz + elem. resor. z tłumieniem olejowym. **Długość x szerokość x wysokość** — 2090 x 735 x 1020. **Rozstaw osi x prześwit** — 1350 x 210. **Ciężar własny motocykla:** 121 kG/120—118 kG). **Dopuszczalne obciążenie:** 180 kG (180—170 kG) **Dane fabryczne:** szybkość maksymalna z kierowcą siedzącym/pochylonym: 105/112 km/godz. (95/100; 80/85). **Zużycie paliwa:** wg normy CSN: 3,4 l/100 km (3,4; 2,95 l/100 km). **Zdolność pokonywania** wzniesień z obc. 75/150 kG: 52/41% (45/32%; 38/28%). **Cena:** motocykle na razie niedostępne w Polsce.

ABY NIE ZAPOMNIEĆ!



W okresie docierania jeszcze się pamięta! Głowi się nad tym, aby zdobyć jak najlepszy gatunek. Pilnuje się, aby przebieg nie był większy niż zaleca wytwórnia.

O czym mowa?

Naturalnie! O okresowej wymianie oleju!

Gdy silnik samochodu jest już dotarty, samochód przejechał wiele kilometrów — przebiegi międzyobsługowe większe, o terminach wymiany oleju w silniku często się zapomina.

Przypomnieć nam o tym może „pamiętnik obsługowy" zawieszony w widocznym miejscu w samochodzie. Rzut oka na licznik kilometrów i na napisy „Olej zmienić przy stanie licznika ... km — Smarować przy stanie licznika ... km" — porównanie liczb i już wiemy na kiedy zaplanować wykonanie tych podstawowych czynności obsługowych.

Do redakcji dostarczono nam do oceny „pamiętniki obsługowe" wykonane przez inż. J. Jeznackiego. Umieściliśmy je w samochodach, bowiem ich estetyczne wykonanie (barwna plastykowa oprawa, wisiorek z herbem miasta i znakiem CPN) stwarza miłą ozdobę wnętrza wozu. Wiemy, że to niestety prototypy! „Pamiętników" jeszcze nie ma w sprzedaży w stacjach CPN a szkoda, bo na pewno znaleźliby się liczni, chętni nabywcy tej pożytecznej ozdoby wnętrza samochodu.

(szel).

GDY ZMIENIAMY OLEJ W FIACIE 600

Każdej zmianie oleju towarzyszyć powinno sprawdzenie prawidłowości pracy układu olejenia. W Fiacie 600 sprawdzenie to jest tym bardziej istotne, że stosunkowo niewielkie zanieczyszczenia bardzo poważnie zakłócić mogą pracę układu. Przepływ oleju przez filtr ustalany jest tu średnicą otworka (spełniającego funkcje dyszy), którym olej spływa z filtru do miski olejowej (olej ten przepływa przez filtr równolegle do właściwego obiegu smarowania). Otworek umieszczony jest w środkowej rurce filtru, w odległości ok. 25 mm od jej górnej krawędzi; jego zatkanie powoduje całkowite lub częściowe zdławienie przepływu oleju. Objawem zewnętrznym jest tu stosunkowo niewielki przyrost ciężaru wkładu filtrującego — dużo mniejszy, niż przy filtrze prawidłowo działającym.

Do przetkania (lub sprawdzenia, czy otwór nie jest zatkany) użyć należy drutu stalowego o średnicy 1,0—1,5 mm, zaostrzonego na końcu i na długości ok. 5—7 mm wygiętego pod kątem 90°. Uprzedzamy — otworek jest tak umieszczony, że znaleźć jest go dość trudno!

C. D. N.

MOTOR RADZI

CO MOŻE BYĆ PRZYCZYNĄ NIEPRAWIDŁOWEJ PRACY SILNIKA — SPALANIA POŁĄCZONEGO Z DYMIENIEM

SILNIK PRACUJE, ALE...

...DYMI CZARNYM DYMEM*) / ...DYMI BŁĘKITNYM DYMEM**)

...DYMI CZARNYM DYMEM*)

GAŹNIK					FILTR	
zbyt wysoki poziom paliwa w komorze pływakowej	za duża dysza paliwowa	uszkodzenie pływaka	zacięcie iglicy pływaka	nieszczelne zamocowanie gaźnika do silnika	zasłonięte otwory wlotowe do filtra	filtr silnie zanieczyszczony
1	2	3	4	5	6	7

...DYMI BŁĘKITNYM DYMEM)**

SILNIK							PALIWO	OLEJ
UKŁ. SMAROWANIA								
zbyt obfite smarowanie	zbyt wysokie ciśnienie w układzie smarowania	„pompowanie oleju"	wadliwe działanie pompy olejowej	nadmierne zużycie gładzi cylindrowej pierścieni tłokowych	pęknięcie zgarniającego pierścienia tłokowego	wadliwe odpowietrzanie skrzyni korbowej	zbyt dużo oleju w mieszance	nieodpowiedni gatunek oleju
8	9	10	11	12	13	14	15	16

*) w silnikach dwusuwowych niesprawność tą można utożsamić z pracą dwusuwu podobną do czterosuwu
**) proszę nie mylić z normalnym objawem pracy silnika dwusuwowego, połączonym ze spalaniem oleju
ad. 6. szczególnie często spotykane w silnikach motocyklowych, gdzie przez zapomnienie nie otwiera się rozetki regulacyjnej, służącej do wzbogacenia mieszanki
ad. 8. najczęściej spowodowane za wysokim poziomem oleju w misce olejowej
ad. 9. będące najczęściej wynikiem wadliwej regulacji zaworka przelewowego
ad. 10. przez niewłaściwe dopasowane (zbyt luźne) pierścienie tłokowe
ad. 14. dotyczy silników czterosuwowych
ad. 15. dotyczy silników dwusuwowych.

KONSULTACJE TECHNICZNE

DLACZEGO OLEJ SELEKTOL CIEMNIEJE PO PEWNYM PRZEBIEGU?

T. K. — Szczecin 29

Pisaliśmy już niejednokrotnie, że ciemnienie oleju silnikowego Selektol 7 HD jest objawem zupełnie normalnym, bowiem dodatki myjąco-rozpraszające, które olej zawiera, powodują powstanie zawiesiny np. ze zwęglonych cząsteczek oleju. Zawiesina produktów spalania o znikomych koloidalnych rozmiarach przechodzi nawet przez filtry dokładnego oczyszczania i powoduje zaciemnienie oleju, co nie tylko nie psuje własności użytkowej oleju, ale niejednokrotnie podnosi jego własności smarne.

Bynajmniej nie zwalnia to nas z obowiązku utrzymania idealnej wprost czystości filtrów oleju, które muszą wychwytywać zanieczyszczenia większych rozmiarów, powstałe na skutek zupełnie innych przyczyn.

JAKIEJ WARTOŚCI CIEPLNEJ ODPOWIADAJĄ DOSTĘPNE NA RYNKU CZECHOSŁOWACKIE ŚWIECE ZAPŁONOWE PAL 14-7 Z?

B. C. Warszawa. 30

Są to świece zapłonowe tzw. wielozakresowe, tzn. pokrywające kilka zakresów wartości cieplnych. I tak:

— świeca 14—5 posiada gwint M14x1,25 i pokrywa zakresy 95—125—145—175—195.

— świeca 14—7 gwint 14 — zakresy 225—240.

— świeca 18—5 — gwint M18x15 — zakresy 95—195.

— świeca 18—7 — gwint 18 — wartość cieplna około 225.

Oznaczenie literowe Z oznacza świece zapłonowe, przeznaczone dla silników dwusuwowych, oznaczenie R — wyposażenie świecy w opornik tłumiący zakłócenia iskrowe w radioodbiornikach i na ekranach TV. Świece o nietypowej długości części gwintowanej posiadają oznaczenia K — krótki gwint lub L — długi gwint.

A więc czeska świeca PAL 14—7-Z to „czternastka" dla silników dwusuwowych o wartości cieplnej 225—240.

JAK ROZRÓŻNIĆ ZAWORY SSĄCY I WYDECHOWY SILNIKA M-20 — SAMOCHODU FSO WARSZAWA?

G. M. Dębica. 31

Na zaworach znajdują się napisy „Wyd." i „Ssący". Zewnętrznie zawory różnią się średnicą grzybka zaworowego (średnica zewnętrzna zaworu ssącego 39 mm, wydechowego 36 mm) oraz wykonanym na zaworze wydechowym w pobliżu grzybka podtoczeniem, zapobiegającym zacieraniu tej części zaworu, omywanej gorącymi spalinami. Kąt nachylenia powierzchni uszczelniających jest jednakowy dla wszystkich zaworów (45°) podobnie jak ich wznios (9,2 mm). Zawór ssący jest wykonany ze stali stopowej chromowej, a wydechowy z chromokrzemowej.

JAKIE SĄ LUZY MIĘDZY TŁOKIEM A CYLINDREM W SILNIKACH KRAJOWYCH MOTOCYKLI?

Z. Z. Kraków. 32

Silniki SO1, SO6 i SO6A produkowane przez Warszawską Fabrykę Motocykli (125 i 150 cm^3) posiadają luz między tłokiem a cylindrem 0,095—0,115, mierzony w dolnej części płaszcza i tłoka. W silniku SO3 motocykla Junaka luz ten wynosi 0,061—0,089 mm, a w części podpierścieniowej tłoka jest o 0,025—0,05 większy od luzu w dolnej części płaszcza tłoka.

CZYM JEST SPOWODOWANE I JAK UNIKAĆ MOSTKOWANIA ŚWIEC ZAPŁONOWYCH? DLACZEGO WYSTĘPUJE ONO CZĘŚCIEJ W DWUSUWACH NIŻ W CZTEROSUWACH?

L. D. Zielona Góra, O. B. Kielce 33, 34

Ze względu na zawartość oleju w paliwie oraz dwukrotnie większą częstotliwość zapłonu silniki dwusuwowe wykazują większą tendencję do tworzenia mostków, zwierających elektrody świec zapłonowych niż silniki czterosuwowe. Podobne mostki powstające z produktów spalania (sadza, nagar, siarczek ołowiu, krzem) uniemożliwiają iskrzenie między elektrodami. Mostkowanie świec występuje szczególnie często w silnikach z zanieczyszczonymi nagarem komorami spalania, napędzanych paliwem z dodatkiem czteroetylku ołowiu, smarowanych olejem, zawierającym dodatki uszlachetniające (inhibitory) oraz pojazdach ekspolatowanych w ostry sposób.

Tworzeniu się mostków, powodujących zatrzymanie silnika jednocylindrowego lub spadku mocy w silnikach wielocylindrowych zapobiegamy przez regularne usuwanie nagaru, zwiększenie, o ile to możliwe, przerwy iskrowej świecy, stosowanie w dwusuwach mieszanek o małej zawartości oleju. Użycie odprężnika lub urządzenia zwierającego zapłon na masę bezpośrednio przed zmniejszeniem obrotów silnika (zdławieniem dopływu mieszanki) zapobiega tworzeniu się mostków.

Mostek zwierający elektrody należy usuwać np. ostrzem noża i świeca zapłonowa pracuje znów prawidłowo.

KATALOG KRAJOWEGO WYPOSAŻENIA NAPRAWCZEGO (6)

URZĄDZENIA DO NAPRAWY I REGULACJI INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ (d.c.)

1) KASETA PROBIERCZA K-1

Kaseta probiercza typu K-1 przeznaczona jest do badań kontrolnych rozdzielaczy zapłonu silników samochodowych o maksymalnej ilości cylindrów — 8, badania cewek zapłonowych 6 i 12 V, badania kondensatorów oraz sprawdzania bezpieczników i żarówek. Urządzenia te w celu przeprowadzenia badań muszą być wymontowane z pojazdu.

Kaseta K-1 składa się z następujących zasadniczych zespołów:

- skrzynki
- płyty czołowej z przyrządami pomiarowymi
- tablicy iskierników
- silnika kolektorowego
- napędu rozdzielaczy i obrotomierza
- uchwytu do badanego rozdzielacza
- pompki próżniowej z wakuometrem
- opornicy drutowej
- przerywacza

Do napędu badanych rozdzielaczy służy uniwersalny silnik elektryczny kolektorowy, jednofazowy, prądu zmiennego i stałego z możliwością zmiany kierunku obrotów i opornicą służącą do regulacji ilości obrotów. Obrotomierz wskazuje obroty w zakresie 600—4000 obr/min. w prawo i lewo. Podczas pracy kaseta zasilana jest z sieci prądem zmiennym jednofazowym 220 V oraz z akumulatora prądem stałym o napięciu 6 V.

Urządzenie do badania rozdzielaczy składa sie z wałka napędowego, tarczy ze skalą cechowaną w stopniach, uchwytu, oraz przyrządu do badania próżniowych regulatorów. Napęd rozdzielacza przenoszony jest z silnika za pomocą pasa gumowego. Końcówka wałka napędowego jest zarazem częścią sprzęgiełka kłowego łączącego wałek napędowy z wałkiem rozdzielacza. W wyposażeniu kasety znajdują się ponadto sprzęgiełka dodatkowe umożliwiające łączenie wałka napędowego z wałkami rozdzielaczy różnych typów.

Tarcza ze skalą służy do określania momentu zapłonu (kąta przyśpieszenia lub opóźnienia zapłonu) w zależności od obrotów rozdzielacza i podciśnienia działającego na regulator próżniowy.

Wymiary gabarytowe kasety: 465 x 415 x 195 mm.

Ciężar kasety: 17,5 kG.

Cena: 6415 zł.

2) APARAT DO BADANIA TWORNIKÓW TYP WT-1.

Aparat typ WT-1 przeznaczony jest do badania wymontowanych tworników prądnic i rozruszników samochodowych. Przy pomocy aparatu można wykryć następujące uszkodzenia i błędy w obwodach uzwojenia tworników:

- zwarcie obwodów
- przerwy w obwodzie
- odwrócenie uzwojenia (błąd spowodowany niewłaściwym połączeniem cewki z komutatorem)
- zwarcia uzwojenia z masą.

Aparat wyposażony jest w amperomierz O-2A, końcówki probiercze amperomierza (podwójne), dwie stalowe wtyczki do badania zwarć uzwojenia z masą, linijkę stalową i lampkę kontrolną wskazującą załączenie aparatu, jak również służącą do wykrywania zwarć w obwodach. Całość układu elektrycznego aparatu wbudowana jest w metalową skrzynkę z pulpitem, na którym umieszczony jest amperomierz, lampka kontrolna i przełącznik.

Aparat podczas badań powinien być uziemiony i następnie załączony do sieci prądu zmiennego o napięciu 220 V. Badany twornik umieszcza się w specjalnym wycięciu (kształtu litery „V") rdzenia pierścieniowego, wykonanego z blach krzemowych, na którym nawinięte są 2 cewki.

Po załączeniu aparatu do sieci, cewka rdzenia pracuje jako uzwojenie pierwotne transformatora, a cewka badanego twornika jako uzwojenie wtórne. Prąd indukowany w uzwojeniu badanego twornika może być mierzony amperomierzem.

Jeżeli prądy mierzone w poszczególnych gałęziach uzwojenia twornika będą jednakowe, twornik taki jest dobry.

Aparat dostarczony jest ze szczegółową instrukcją obsługi i schematem instalacji elektrycznej.

Wielkości charakterystyczne aparatu:

Wymiary gabarytowe	mm	230 x 275 x 300
Ciężar	kG	11

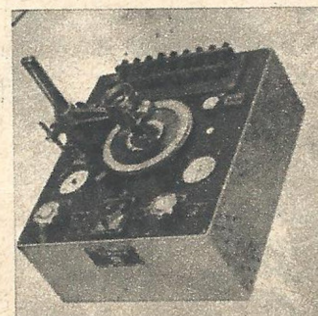
Cena aparatu WT-1 2000 zł.

Producentem kasety probierczej K-1 i aparatu WT-1 jest Spółdzielnia Pracy „Spólnota" Kraków, ul. Berka Joselewicza 21. Dystrybutorem ww urządzeń do końca roku 1962 jest P.P. „Motozbyt" w Krakowie ul. Przemysłowa 5, zaś od roku 1963 dystrybutorem będzie sklep Zjednoczenia Zaplecza Technicznego Motoryzacji w Warszawie ul. Stalingradzka 42.

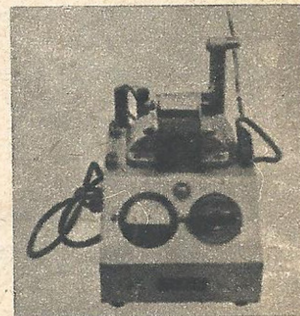
Zarówno kaseta probiercza K-1, jak i aparat WT-1 wykonywane są bardzo starannie i estetycznie, a dostarczane są użytkownikowi z obszernymi i szczegółowymi instrukcjami ich obsługi. Kaseta K-1 i aparat WT-1 są eksportowane do kilku krajów.

Powszechne stosowanie opisanych urządzeń w stacjach obsługi technicznej i zakładach naprawy samochodów może się przyczynić do szybkiej i dokładniejszej obsługi i naprawy instalacji elektrycznych taboru samochodowego w kraju.

INŻ. J. OSTASZEWSKI



Kaseta probiercza typ K-1



Aparat do badania tworników typ WT-1

EISENACH – KUŹNIA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO NRD

TAM, GDZIE POWSTAJĄ WARTBURGI...

Potężne prasy tłoczą części nadwozia





Elektryczna polerka nadaje częściom blaszanym przyszłego samochodu gładką powierzchnię

BOGATA w historię jest przeszłość tego malowniczego miasta. Jeśli wierzyć zapiskom, już w XI wieku istniała tu wielka warownia i piękny zamek — **Wartburg** panujący z wysokiego wzgórza nad otoczoną lesistymi wzgórzami doliną, w której rozłożyła się miejscowość Eisenach.

Dzisiejsze Eisenach — to połączenie średniowiecza z nowoczesnością. Stare, XII- i XIII-wieczne budowle Starówki współżyją w zgodzie z pięknymi dzielnicami bloków mieszkalnych i dzielnic willowych. Wszystko to tonie w zieleni i kwiatach. Eisenach — górska miejscowość Niemieckiej Republiki Demokratycznej jest jednak nie tylko miastem przeszłości historycznej. Koncentruje się tu również poważny przemysł drzewny, maszynowy, chemiczny, tekstylny i elektrotech- [illegible] w kierunku północnym ciągną się potężne hale, znanych już na całym świecie zakładów. To fabryka samochodów — „Automobilwerk Eisenach", miejsce gdzie powstają znane i w naszym kraju, cieszące się zasłużoną renomą popularne już Wartburgi...

Powojenna historia zakładów to w dużym skrócie typowy odpowiednik niedawnej przeszłości wielu fabryk w naszym kraju. Szesnaście lat temu, w sierpniu 1946 roku, radzieckie towarzystwo „Awtowelo" przejęło zniszczone w 60% przez naloty, pomieszczenia byłej fabryki BMW - Werk - Eisenach. Dzięki wybitnej pomocy radzieckich inżynierów i techników, przy pomocy miejscowej ludności rozpoczęła się trudne prace nad odbudową. Pierwszym modelem budowanym w Eisenach był samochód osobowy BMW 321 oraz motocykl R35. Kolejny model — to poprawiony kabriolet sportowy 327 i model 340 produkowany w kilku wersjach jak: limuzyna, wóz dostawczy, sanitarka i kombi. W roku 1952 władze radzieckie przekazały zakłady w Eisenach — Niemieckiej Republice Demokratycznej, a w rok później (1953) rozpoczęto przygotowania do podjęcia produkcji samochodu osobowego F-9. Jesienią roku 1955 rozpoczęła się seryjna produkcja samochodów Wartburg. Produkcja ta trwa już bez mała siedem lat, a każdy rok przynosił coraz to nowsze udoskonalenia. Ponieważ o zmianach tych informowaliśmy naszych czytelników na bieżąco — nie będziemy ich tu omawiać. Przypomnijmy tylko, że 7-letni plan rozwoju NRD, nakłada na fabrykę w Eisenach poważne zadania. I tak do roku 1965 — zakłady te w porównaniu do roku 1958 powinny dać produkcję o 171,3% wyższą. A teraz poznawszy w skrócie, historię Wartburga — przejdźmy się z reporterem po halach fabrycznych. Obejrzyjmy sobie zakłady, w których powstają piękne, nowoczesne samochody produkowane przez naszych przyjaciół zza Odry...

KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI

rekiny pożerają się...

FRAGMENT POWIEŚCI E. S. GARDNERA

GARNITUR POSTACI

Perry Mason — adwokat wyspecjalizowany w sprawach kryminalnych, pracujący dość szczególnymi metodami.
Della Street — sekretarka i prawa ręka Masona.
Paul Drake — szef biura detektywistycznego, współpracujący stale z Masonem.
Lucille Barton — blond kociak, godna pożądania, łuchliwa i dbająca o swoje interesy.
Arthur Colson — wspólnik w interesach rozwiedzionej Lucille, którego pozycja jest mocno niewyraźna.
Hartwell L. Pitkin — szofer i służący Stephena Argyle'a, podejrzany o szantaż w przeszłości, zmarły od kuli rewolwerowej.
Stephen Argyle — wspólnik przedsiębiorstwa naftowego, który zgodził się odpowiadać za nie spowodowany przez siebie wypadek samochodowy.
Carlotta Boone — która zgłasza się po gotówkę, ale otrzymuje wypłatę czekiem.
Daniel Caffee — starszy pan, który również zgodził się na poniesienie odpowiedzialności za spowodowanie tego samego, co Argyle wypadku samochodowego.
Bob Finchley — młody człowiek, który stając się ofiarą niewielkiego wypadku samochodowego, mimo woli spowodował całą lawinę zdarzeń.
Frank P. Ingle — agent ubezpieczeń samochodowych.
Porucznik Tragg — z policji śledczej, nieco sarkastyczny w sposobie bycia, ale bystry jako oficer śledczy.
Carl Goshen — zdetonowany świadek.
Jerry Lando — wysoki, atletycznie zbudowany o dobrotliwym usposobieniu osobnik, który jest gotowy na wszystko.
Sierżant Holcomb — z policji śledczej, zarozumiały, nie grzeszy błyskotliwością.
Hamilton Burger — prokurator okręgowy, dostojny i oschły — czujący stałą awersję do Masona.
Sędzia Osborn — funkcja nie odbiera mu poczucia humoru.
Ross Hollister — wspólnik St. Argyle'a i D. Gatesa w firmie handlującej terenami naftowymi; prywatnie — narzeczony Lucille Barton, aktualnie w podróży służbowej.
Dudley Gates — Nieznany nam bliżej trzeci wspólnik Argyle'a i Hollistera.

— Tak jest. Świadek Goshen to zezna — szybko wtrącił Burger. — Będzie moim następnym świadkiem, jeśli sąd zezwoli.

— Dobrze, proszę kończyć z tym świadkiem.

— Ja zakończyłem przesłuchanie — oznajmił prokurator.

Sierżant Holcomb powstał zamierzając opuścić miejsce świadków.

— Jedną chwilę — powiedział Mason. — Chciałbym zadać parę pytań w związku z identyfikacją w motelu, sierżancie. Pan zna mnie od jakiegoś czasu, prawda?

— Tak, sir.

— Pan mnie rozpoznał, kiedy wybiegałem z kabiny i powiedział pan do Goshena, to on, Mason, albo innymi słowami to samo, prawda?

— Nie myślę, że powiedziałem cokolwiek w tym sensie. Goshen rozpoz
pana natychmiast, gdy
na zobaczył.

— Mógł pan nie myś
a mimo to powiedzieć.
tak powiedział?

— Mogłem powiedzie
taki sposób.

— Człowiek, który
biegł z kabiny zasła
sobie twarz kapelusz
czy tak?

— Tak jest, zupe
jakby to pan sam robił

— Jak daleko przeb
ten człowiek od kab
zanim zawrócił z pow
tem?

— Och, jakieś trzydzi
kroków.

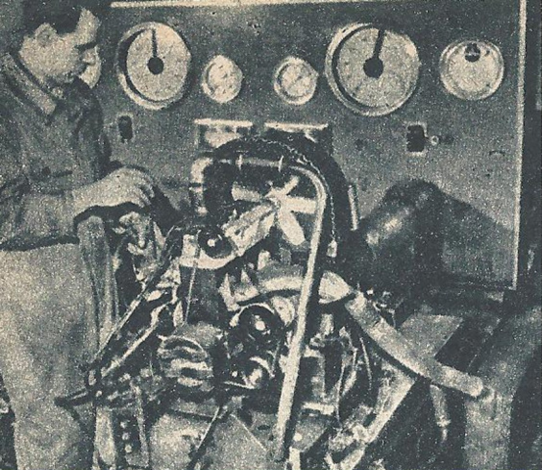
— Czy było tam wt
dużo fotografów pra
wych?

— Tak, sir.

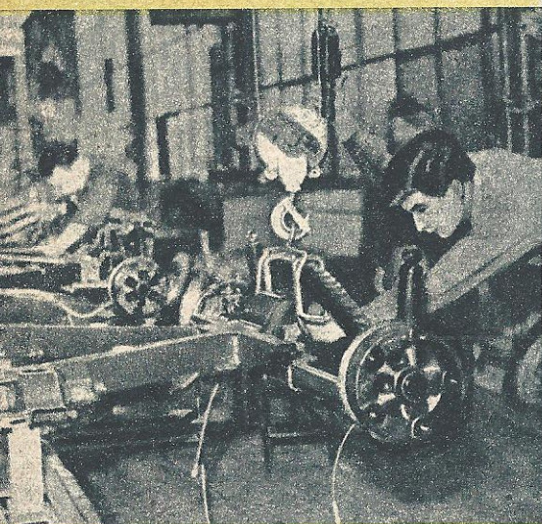
— Skąd pan wie, że
to przedstawiciele pras

— Ja... ja... — bąkał H
comb.

— Innymi słowy, są
pan tylko, że oni mu



silnik Wartburga poddany zostaje dokładnym oględzinom kontroli technicznej



Tak wygląda montaż tylnej osi



zakładów w Eisenach stanowi oddana ostatnio do użytku linia ostatecznego montażu

Według danych w Niemieckiej Republi- Demokratycznej produkuje się w skali znej: silników Diesla prawie 32 tys. sztuk; sachodów ciężarowych — około 13 tys.; nochodów osobowych — ponad 64 tys.; tocykli — ponad 90 tys.; skuterów — nad 30 tys.

PODRÓŻE KSZTAŁCĄ (VI)

(Z notatnika automobilisty)



Leżąca mniej więcej w pół drogi z Mediolanu do Wenecji Werona jest czarującym zjawiskiem. Miasto dwustutysięczne, ale sprawiające wrażenie niewielkiego, całe stanowi jakby jeden obiekt do zwiedzania, konkurując z Rzymem obfitością zabytków. Przede wszystkim jednak jest miastem szekspirowskim, miastem Romea i Julii.

Jest wiele uroku w tym pomieszaniu historii z literaturą i legendą. Jak tylko przybyliśmy do Werony i tym razem bez większego trudu zaparkowaliśmy naszego Moskwicza tuż przed

„Signorina Giulietta, Verona"

hotelem (ruch samochodowy jest tu jednak mniejszy niż w metropoliach czy na Riwierze), owionął nas ów specyficzny klimat wzajemnego przenikania poezji i prozy, prawdy i kłamstwa, bezinteresownego umiłowania piękna i zbijania kabzy na naiwności turystów.

Przedziwne miasto! Giełda mieści się w XVII-wiecznym pałacu, jedne strzałki wskazują drogę do świetnie zachowanej rzymskiej Areny, a inne do grobu bohaterki Szekspirowskiej tragedii, średniowieczny posąg Madonny di Verona przesłaniają stragany, a pod weneckimi arkadami sprzedaje się widokówki i spumoni. Ludność zaś Werony sprawia takie wrażenie, jak gdyby nic nie robiła, tylko cała wałęsała się po ulicach lub siedziała po kawiarniach i knajpach, popijając doskonałe białe vino Crappoli — Negrar di Valpolicella" z właściwą Włochom, nieco przesadną ekspresją ge- wrażenie takie jest złudzeniem, ale nieustanny, przewalający się przez Weronę i buchający z każdego jej domu harmider na pewno nim nie jest.

Toteż spaliśmy niewiele, a zaraz z samego rana udaliśmy się na grób Julii. Poprzedniego wieczoru był już „nieczynny", natomiast czynny był położony w jego sąsiedztwie Lunapark, co uznaliśmy jednak za mniej interesującą atrakcję. W porannej wyprawie towarzyszył nam nasz Czani — pekińczyk. którego przed wyjazdem nie mieliśmy komu zostawić i który, zaopatrzony w odpowiednie „dokumenty", dzielił z nami (czas już do tego się przyznać) trudy samochodowej podróży. Próbowałem wyperswadować żonie zabieranie psa do grobowca rodziny Capulettich. Ale żona oświadczyła, że po pierwsze taki pies to właściwie nie pies, że po drugie będzie go trzymała cały czas na rękach, że po trzecie — skoro był przy Panteonie i w rzymskim amfiteatrze w Orange, nie ma powodu bronić mu dostępu do grobowca Capulettich i że po czwarte wcale nie wiadomo, czy ten grobowiec to prawdziwy grobowiec. W dyskusję nad trzema pierwszymi punktami wolałem się nie wdawać, a co do czwartego — to skłonny byłem wątpliwości żony podzielać.

I w samej rzeczy: grób Julii okazał się znakomicie prosperującym przedsiębiorstwem turystycznym. Jeszcze przed zejściem do „grobowca" jeden z mówiących czterema językami automatów opowiedział nam za wrzuceniem 100 li- ściśle według Szekspira. O samym „Tomba di Giulietta", o otaczających grób obiektach: kaplicy, klasztornym krużganku, różnych rzeźbach i obrazach, o rodzinie Capulettich i Weronie czy bodaj o włoskich pierwowzorach literackich Szekspirowskiego dzieła — ani słowa.

Wśród gwaru licznych zwiedzających, od którego korzystnie odbijało dyskretne milczenie naszego pekińczyka (nikomu w głowie nawet nie powstało wzbraniać mu wstępu do krypty), znaleźliśmy się przy pustym sarkofagu, symbolizującym grób Julii. Myślałem o nieśmiertelnych strofach Szekspira, zdobiących nie tylko to miejsce, ale wyrytych, w formie odpowiednio dobranych cytatów, na murach i bramach Werony — i czułem się mimo wszystko wzruszony. Wzruszyła mnie również znajdująca się na górze skrzynka do listów, do której zakochani wrzucają swoje wyznania, żale i opisy cierpień miłosnych. Przesyłają je nawet pocztą. Odczytałem przez szybkę adres na jednym z takich liścików: „Signorina Giulietta, Verona".

Kiedy zwiedzaliśmy dom w pobliżu Piazza delle Erbe nazwany „domem Julii", ze słynnym balkonem i murem, przez który przeskakiwać miał Romeo, sprzedawca okolicznościowych widokówek na moje podstępne pytanie: „Czy to aby prawda?" — odpowiedział stanowczo: „Oczywiście że prawda" i wskazał na herb Capulettich, widniejący nad bramą domu. Jego kolega z grobowca był bardziej szczery. Gdy zadałem to samo pytanie, spojrzał na mnie zgorszony i odrzekł: „Nie, to legenda".

Taką właśnie jedną piękną legendą wydała mi się cała, rzeczywista przecież i zamieszkała przez bardzo hałaśliwą ludność, Werona. Po powrocie do domu znalazłem w polskim tekście (przekład Józefa Paszkowskiego) „Romea i Julii" cytat umieszczony na jednej z jej bram:

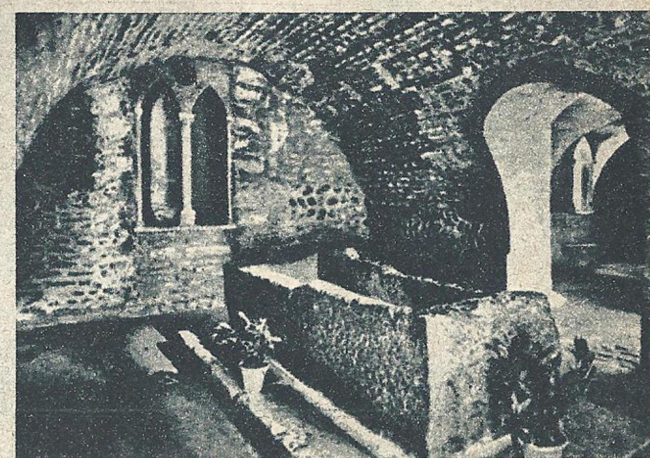
Zewnątrz Werony nie ma,
nie ma świata,
Tylko tortury, czyściec.
piekło samo!
Stąd być wygnanym, jest
to być wygnanym
Ze świata...
(Akt III, scena III)

Zakochani! Piszcie listy do Signoriny Giulietty, a kto może — niech pielgrzymuje na jej grób.

EUGENIUSZ ŻYTOMIRSKI

P.S. Jeśli ktoś zawędruje tam przypadkiem Moskwiczem, z dozgonnym towarzyszem życia i psem — wodu tego żałować.

E.Ż.



być prasowymi fotografami, czy tak?

Holcomb odrzekł ze złością. — Tak jest. Jestem tylko prostym policjantem, ale kiedy dziennikarz daje mi informację, kiedy później na miejscu zastaję grupę ludzi z kamerami i lampami błyskowymi przy pracy, wydaje mi się, że mam wtedy prawo sądzić, że są to ludzie z gazet.

— Ach, pan dostał tę informację z gazety?

— Tak, stosując pewne swoje metody.

— Skąd pan wiedział, że ja znajdowałem się w tamtym motelu?

— Mały ptaszek mi naćwierkał — odrzekł sierżant.

— I kiedy pan tam się znalazł, było na miejscu już kilku fotografów, tak?

— Tak!

— Niektórzy z nich zrobili panu zdjęcia, tak?

— Tak, sir.

— Czy może pamięta pan któregoś z tych ludzi? Poznałby go pan, gdyby go panu pokazano?

— Cóż, nie wiem, ja... — odrzekł niepewnie Holcomb.

— Jeśli może pan rozpoznać człowieka biegnącego z zasłoniętą kapeluszem twarzą, to czemu by nie mógł pan rozpoznać któregoś z fotografów?

— Tak, jak chodzi o ścisłość, to nie jest łatwo coś dostrzec, kiedy dookoła błyskają reporterskie flesze.

— Ach, więc był pan oślepiony błyskami fleszy?

— Nie powiedziałem tego!

— Więc jak z tymi ludźmi, może pan choć jednego z nich opisać?

— Mogę niektórych z nich opisać.

— Proszę więc!

— Był tam fotograf — mówi powoli Holcomb. — Stał najbliżej mnie, wystąpił naprzód i zrobił moje zdjęcie na początku. Nosił czarny płaszcz.

— W jakim był wieku?

— Trudno mi powiedzieć, widziałem go kątem oka. Był to młody mężczyzna.

— Jak wysoki?

— Och... wysoki, mniej więcej pańskiego wzrostu.

— Czy ciężko zbudowany?

Holcomb zmierzył wzrokiem Masona. — Pańskiej budowy.

— Czy rozmawiał pan z nim?

— Nie przypominam sobie. Przyglądałem się panu, kiedy wybiegał pan z kabiny. Miałem włączone reflektory i biegł pan w ich świetle zasłaniając twarz kapeluszem, działając nie jak adwokat, a jak przyłapany na gorącym uczynku i...

— Nie wolno w ten sposób — krzyknął sędzia Osborn, uderzając młotkiem w stół. — To jest absolutnie niedopuszczalne, sierżancie Holcomb, pan o tym najlepiej powinien wiedzieć.

— Obrońca stara się insynuować, że go nie widziałem — odpowiedział Holcomb ze złością.

— Mimo to te osobiste dygresje są niedopuszczalne. Teraz, w czasie, gdy jest pan w sądzie ma pan ograniczyć się do odpowiedzi na pytania. Inaczej Sąd ukarze pana dyscyplinarnie. Zrozumiano?

— Tak sir — odpowiedział potulnie sierżant.

— Mówił pan. że człowiek, który stał najbliżej pana zrobił pańskie zdjęcie, tak?

— Tak jest!

— Co pan robił w momencie, gdy pana fotografował? Czy pamięta pan?

— Zupełnie dokładnie — odrzekł Holcomb. — Byłem pochylony do przodu wyłączając zapłon silnika kluczykiem, gasząc równocześnie światła na tablicy, żeby świadek — Goshen mógł lepiej widzieć. W ten sposób mógł patrzeć przez szybę, bez przeszkadzającego mu oświetlenia zegarów.

— Pokażę panu to zdjęcie, sierżancie — powiedział Mason. — I proszę o stwierdzenie, czy jest to właściwe zdjęcie, wykonane przez fotografa, który stał najbliżej pańskiego wozu. Proszę zwrócić uwagę na siedzącego w wozie obok pana Goshena i na pańskie pochylenie do przodu...

— To jest to zdjęcie — stwierdził Holcomb. — Tak, z całą pewnością.

— Czy był tylko jeden moment, kiedy pochylił się pan do przodu, gdy pan wyłączał zapłon i światła tablicy?

— Tak jest. To jest to zdjęcie, zrobione przez fotografa, który był najbliżej po prawej stronie ode mnie.

— A czy flesz nie oślepił pana wtedy?

— Nie mnie — odrzekł Holcomb. — Mam dobre oczy. Jestem przyzwyczajony do prowadzenia wozu nocą i reflektory nigdy mi nie przeszkadzają, mogę patrzyć prosto w światła wozów i... Nie, sir te flesze zupełnie mi nie przeszkadzały.

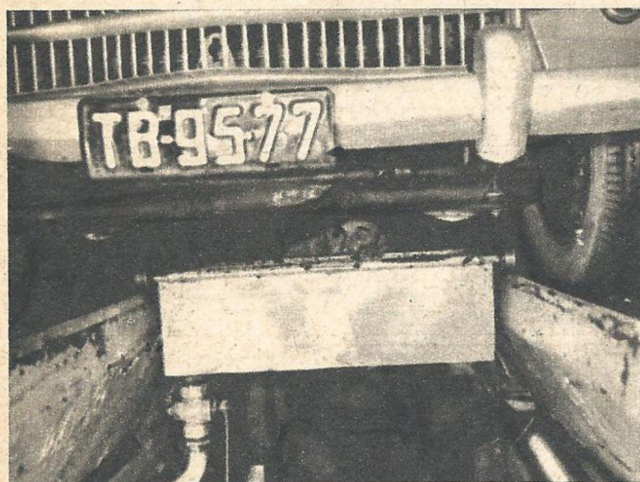
— W tym samym czasie — powiedział Mason — drugi z fotografów zrobił zdjęcie przez szybę — stojąc zupełnie naprzeciw wozu. Czy było tak?

— Myślę, że tak, ale niech mi pan nie zacznie wmawiać, że ten jego flesz od przodu mnie oślepił, bo tak nie było.

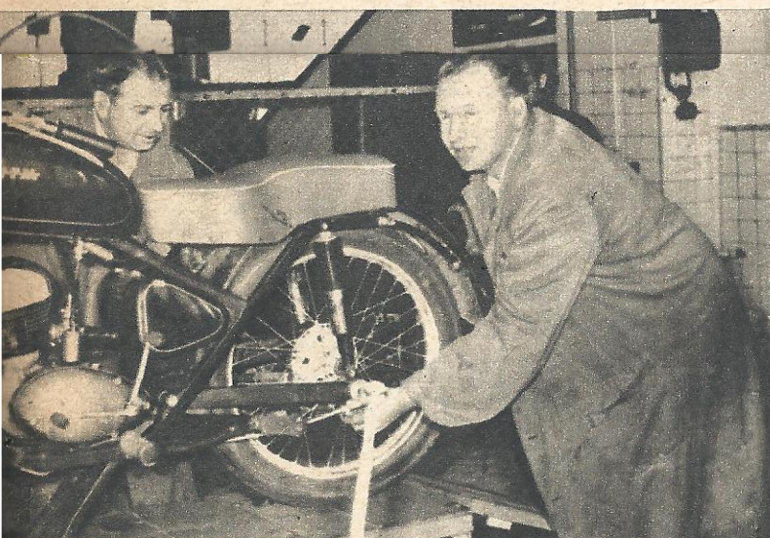
PIERWSZE JASKÓŁKI POPRAWY!



Przed TOS-em kolejki zmalały do kilku zaledwie wozów, a to dzięki wprowadzeniu zapisów



Bardzo pomysłowy przetaczany zbiorniczek pokazujemy w momencie spuszczania do niego oleju z silnika Warszawy



Użytkownik w dziale samoobsługi otrzymuje fartuszek, potrzebne narzędzia i fachową pomoc ze strony instruktora

Ze wszystkich stacji obsługi, najczęściej chyba odwiedzamy warszawski TOS na Omulewskiej. Może właśnie dlatego o placówce tej piszemy w Motorze najwięcej. Stwierdzić trzeba, że jak dotychczas, więcej było w naszych relacjach krytyki niż pochwał. Aby tradycji stało się zadość, przed niedawnym czasem ponownie odwiedziliśmy stołeczny TOS. A wrażenia? Oto łapiemy za długopis, aby szybko podzielić się z Wami pewnymi spostrzeżeniami, które wprowadziły nas w optymistyczny nastrój. W TOS-ie na Omulewskiej widać postęp!

Jeszcze do niedawna kolejka pojazdów oczekujących na przeglądy gwarancyjne lub czynności obsługowe miała kilkaset metrów długości. Dziś przed bramą stoi zaledwie 5—6 samochodów. Wprowadzono bowiem zapisy. Po uzgodnieniu terminu kierowca zjawia się nieco wcześniej, zgłasza swą obecność mistrzowi i... w kilka minut później wprowadza swój pojazd na odpowiednie stanowisko. TOS dysponował do niedawna jedną linią obsługową dla samochodów osobowych i jedną dla ciężarowych, choć ilość tych ostatnich jest znacznie mniejsza. Dlatego też obecnie przebudowuje się linię ciężarową na uniwersalną. Ustawiona na niej mała myjnia bramowa daje się np. bardzo szybko odsuwać na szynach na bok, w momencie gdy na linii znajdują się samochody ciężarowe. Dla tych ostatnich przewiduje się zainstalowanie dużej myjni szczotkowej. Na końcu obu linii na stanowiskach przeglądowych podwozia zainstalowano prosty a niezwykle pracę ułatwiający wynalazek — wózek — zbiornik do spuszczania oleju. Wózek daje się przesuwać po szynach i ustawiać w dowolnym miejscu. Gdy już zostanie napełniony, monter przesuwa go w koniec kanału i otwiera zawór. Olej ścieka rurą do dużego zbiornika, a stamtąd pompa tłoczy go do głównego zbiornika poza obrębem budynku.

Ogromna hala napraw głównych samochodów ciężarowych (działalność, do której TOS nie jest powołany) ma obecnie wydzieloną prowizorycznie część, w której ulokowano warsztat samoobsługi. Posiadacz samochodu czy motocykla płaci 15 zł za godzinę, a wzamian za to może korzystać z pełnego kompletu narzędzi i przyrządów specjalnych, i przyrządów warsztatowych pod okiem mistrza i kilku monterów, którzy służą nie tylko wskazówkami, ale sami łapią za narzędzia, gdy użytkownik pojazdu nie może sobie z czymś poradzić.

Tuż przy hali wybudowano już specjalny pawilon, gdzie w przyszłości znajdzie pomieszczenie dział samoobsługi motocykli, pozwoli to jednocześnie rozszerzyć dział samoobsługi samochodów.

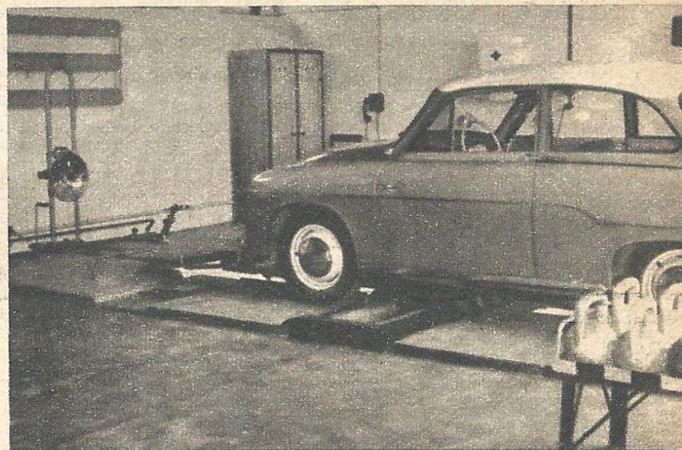
Byliście kiedyś na stacji diagnostycznej? Nie? Jedźcie na Omulewską. Zobaczycie stację na europejskim poziomie, tak czystą, że każdy przy wejściu zaczyna się oglądać za wycieraczką, o której oczywiście nie zapomniano.

Lecz od razu uwaga. Stacja nie jest przelotowa, wóz musi wyjeżdżać z niej tyłem, podobnie jak z lakierni. Szkoda! W wyniku tego błędu maleje przepustowość. Może by więc w przyszłych planach rozbudowy pomyśleć nad tym zagadnieniem i zafundować te dwie pary dodatkowych drzwi?

Skoro już mówimy o przyszłości, sugerujemy również umieszczenie motocyklowni na parterze, a jeżeli to niemożliwe, to przynajmniej dobudowanie rampy. Obecny sposób wożenia motocykli windą na pewno nie wpływa dodatnio na przepustowość. Rampa ułatwiałaby poza tym wyjazd motocykla na próbę ruchową po dokonaniu naprawy, co obecnie nie zawsze ma miejsce.

Od początku przyszłego roku TOS na Omulewskiej prawdopodobnie będzie już uwolniony od wykonywania napraw głównych. Zaś we wrześniu tego roku otwarta zostanie nowa stacja obsługi na ul. Boduena, co również wpłynie na zmniejszenie przeciążenia placówki grochowskiej. A wtedy będzie można pomyśleć o dalszych usprawnieniach...

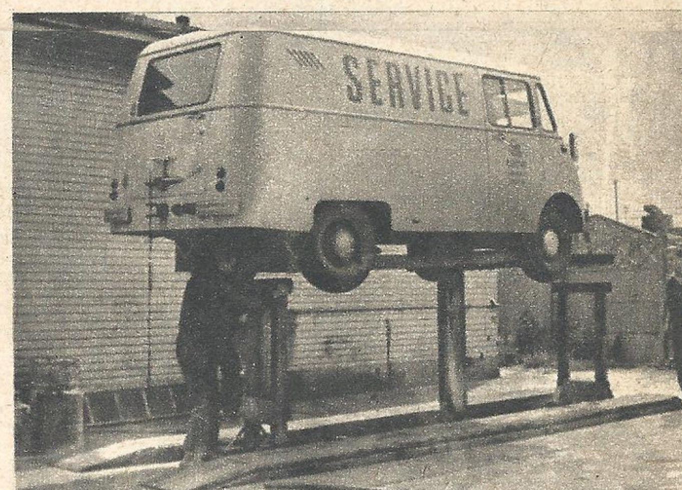
T. S.



Stacja diagnostyczna dysponuje niezbędnym wyposażeniem. Pod Syrenką widoczne urządzenie do dynamicznej próby hamulców



Ten pan w środku to monter zdający właśnie wewnętrzny egzamin ze znajomości skomplikowanych gaźników samochodowych



Nowiutka Nysa otrzymuje dodatkowe wyposażenie, które uczyni z niej ruchomą stację obsługi. Zakładany jest właśnie zbiornik wody (do umywalki!)

— Nie, nie. Nie mówię tego wcale. Po prostu staram się ustalić kolejność robionych zdjęć. Teraz, proszę spojrzeć na to drugie zdjęcie, które ukazuje pana pochylonego do przodu w samochodzie, wyraźnie wykonane tuż przed lub tuż po tym, kiedy zrobiono poprzednie zdjęcie. Tylko, że to zdjęcie zrobiono od przodu wozu, poprzez szybę przednią.

— Tak jest — odrzekł Holcomb. — To jest właśnie to zdjęcie.

— Zdjęcie to przedstawia pana, widać też pana Goshena i widać także fotografa, który właśnie wykonał pierwsze ze zdjęć. Czy tak?

— Tak jest.

— W porządku — powiedział Mason. — Proszę oznaczyć obydwa zdjęcia jako dowody obrony A i B.

Urzędnik sądu ostemplował obie odbitki.

— Teraz — kontynuował Mason — w tym samym mniej więcej czasie inni fotografowie robili zdjęcia mężczyzny, który wybiegł z kabiny, prawda?

— Pan wybiegł później z kabiny — sprzeciwił się sierżant. — Proszę nie brać mnie na kawał, Mr. Mason. Fotografowie stali dookoła i robili moje zdjęcia natychmiast po naszym przyjeździe. Dopiero ich błyski były dla pana sygnałem alarmowym i dopiero wtedy wybiegł pan z kabiny jak ścigany królik. Kiedy zobaczył pan całą tę bandę otaczającą wyjście z kabiny, zawrócił pan z powrotem, by się skryć przed nimi. Ale Goshen miał i tak pełną możliwość zidentyfikować pana.

— Czy jak ta postać uciekała z powrotem fotografowie robili jej zdjęcia?

— Tak jest, robili pańskie zdjęcia.

— Trzymającego kapelusz przed twarzą.

— Teraz — powiedział Mason — pokażę panu zdjęcie, które zostanie oznaczone jako dowód obrony C i które ukazuje postać wybiegającą z kabiny z kapeluszem osłaniającym jej twarz.

— To jest to zdjęcie — stwierdził Holcomb. — Bardzo udane. Ukazuje pana biegnącego i zasłaniającego twarz kapeluszem...

— Właśnie — odrzekł Mason. — Mamy więc dowód obrony C. Teraz zaprezentuję panu dowód obrony na okoliczność rozpoznania, który oznaczymy literą D. Sierżant Holcomb łatwo może spotrzec, że zdjęcie przedstawia biegnącego mężczyznę, tylko, że tym razem jest on widoczny z boku. Widać także fotografa, który akurat wykonuje zdjęcie oznaczone przez nas literą C.

Holcomb przyjrzał się fotografii.

— Tak jest. Wydaje mi się, że to się zgadza.

— Ale — mówił dalej Mason — niech pan zwróci uwagę, że na tym zdjęciu, które oznaczyliśmy literą D, obiektyw aparatu ujmował obraz bardziej z boku i rysy twarzy biegnącego są nieco bardziej widoczne niż na zdjęciu C.

— Tak, myślę, że tak — zgodził się Holcomb.

— Teraz proszę spojrzeć na zdjęcie oznaczone literą E, które ukazuje postać biegnącego z kapeluszem, którym sobie osłania twarz. Na zdjęciu tym widać także fotografów, którzy zrobili zdjęcia C i D.

— Tak jest — potwierdził mechanicznie Holcomb.

— Tak jest?

— Tak.

— Niech pan lepiej spojrzy uważniej, sierżancie — powiedział Mason. — Widzi pan na nim wyraźnie profil tego człowieka. Czy sądzi pan, że to ja jestem na tym zdjęciu?

Holcomb szybko podniósł zdjęcie do oczu. — Chwileczkę, włożę okulary. — Nie, to nie pan. To jakiś podstęp. Na tym zdjęciu jest inny człowiek.

— Oczywiście — odrzekł z uśmiechem Mason. — Teraz, jeśli spojrzy pan jeszcze raz na zdjęcie B, sierżancie i na człowieka, który stoi na nim z aparatem tuż przy pańskim samochodzie, człowieka, który akurat robi zdjęcie A, to, na którym pan jest pochylony do przodu, może rozpozna pan rysy jego twarzy.

— Sekundę, zaraz — wtrącił się prokurator Burger. — Chcę zobaczyć te zdjęcia. Co się tu dzieje?

— Proszę podejść i spojrzeć na nie — zapraszał Mason.

Sierżant Holcomb wpatrzony w odbitki powiedział nagle. — To nieprawda. To są fałszywe zdjęcia.

Mason uśmiechnął się. — Dlaczego uważa pan te zdjęcia za fałszywe, sierżancie?

— Bo to wcale tak nie było. To w ogóle są sfałszowane zdjęcia.

— Lepiej niech pan będzie ostrożniejszy w wypowiedziach, sierżancie. Mamy sześciu świadków, którzy stwierdzą prawdę. Czy widzi pan jakikolwiek znak, wskazujący, że zdjęcia są sfałszowane?

— Za mało wiem o fotografii. — odrzekł Holcomb.

— Skąd więc pan wie, że są sfałszowane? — nastawał Mason.

Ciąg dalszy za tydzień

PILNE DO ZAŁATWIENIA

Z myślą o inwalidzie

Grono inwalidów z Krakowa zwróciło się do redakcji w sprawie zwiększenia sprzedaży pojazdów dla tej grupy ludzi, którzy nie mogą chodzić o własnych siłach. List podpisało aż 20 osób. Już na wstępie z dużym rozgoryczeniem zapytują:

„Dlaczego ludziom zdrowym, którzy mają do wyboru Warszawy, Octavie, Moskwicze itp., którzy mogą równie dobrze jeździć pociągiem, autobusem, chodzić na wycieczki itp. dostarcza się jeszcze Trabanty, a nas pozbawionych na zawsze możliwości chodzenia traktuje się jak najbardziej po macoszemu?"

A teraz trochę historii: w roku 1957, Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej sprowadziło pierwszą partię pojazdów inwalidzkich, kilkanaście Velorexów. Obecnie wielu inwalidów posiada ten pojazd i... „wiesza psy" na ludziach, którzy zdecydowali o tym jaki i jak przystosowany pojazd jest odpowiedni dla inwalidy. Takim pojazdem Velorex nie jest na pewno.

Oto zarzuty:

● Rozruch silnika odbywa się za pomocą ręcznego lewarka — do czego wobec dużej kompresji potrzeba nie lada sprawności fizycznej. Jak to ma wykonać np. inwalida bez nóg? Ktoś zupełnie zdrowy musi solidnie „zaprzeć" się nogami przy tej czynności, a silnik nie zawsze łatwo zaskakuje i nierzadko „kopie".

● Dostęp do silnika (umieszczonego z tyłu) jest fatalny. Każdy inwalida drży z przerażenia na myśl o defekcie tylnego koła, bo jego rozmontowanie to trudna rzecz. Gdy robi to mechanik, klnie na czym świat stoi. Śruby tak „przemyślnie" zasłonięte plątaniną rur karoserii, że założenie klucza jest wręcz niemożliwe.

● Wiadomo, że pojazd jest pokryty dermą zapinaną na spinacze. Zapinanie tragiczne! Trzeba naciągać z maksymalnym wysiłkiem przy pomocy nieomal... zębów. Równocześnie derma (rzecz oczywista) jest mało wytrzymała na działanie warunków atmosferycznych, szybko się niszczy i pęka, a przecież pojazd jest narażony na deszcz, złą pogodę, mróz. Bez znaczenia jest tzw. „zamykanie" pojazdu, gdyż każdy może odpiąć dermę i wejść do środka, zapałką włączyć stacyjkę i odjechać. Niektórych inwalidów spotkały już tego rodzaju wypadki — MO odnajdywała porzucony po przejażdżce Velorex.

● Pojazd jest nieogrzewany. W chłodne dni szyby zachodzą mgłą i widoczność jest właściwie żadna. W normalnych warunkach bardzo ograniczona, gdyż boczne szybki są wykonane z celuloidu i w związku z tym łatwo się rysują.

● Jazda w zimie jest bardzo niebezpieczna. Wobec trzech kół (tylne napędowe) pojazd na ogół „jeździ" bokiem... Wjechanie na szyny tramwajowe zawsze grozi poślizgiem.

● Łańcuch nie kryty i nieodpowiedni (ze słaby w stosunku do ciężaru pojazdu) to już istna zmora. Błyskawicznie się naciąga i zużywa — wciąż spada.

W związku z tym zachodzi pytanie:

Dlaczego? Dlaczego sprowadza się pojazdy absolutnie nie przystosowane dla inwalidów? To nie jest istotne, że Velorex ma sterowanie nożne i ręczne — w ten sposób każdy potrafi „własnym przemysłem" dostosować każdy pojazd do swoich możliwości. To nie o to chodzi. Nie na tym polega dostosowanie pojazdów dla inwalidów. Inwalidzi powinni posiadać pojazd z prawdziwego zdarzenia. Są takie i to w krajach z nami zaprzyjaźnionych. Pojazdy, które gwarantują bezpieczną jazdę, których obsługa jest dla inwalidów możliwa i łatwa, których prowadzenie jest przyjemnością. Niech to będzie pojazd droższy, ale wygodny. A może niewiele droższy, jeśli rozłożyć należność inwalidom na długoletnie raty (jeżeli nie wszystkim, to chociaż tym w trudnej sytuacji materialnej).

Wydaje się, że najbardziej odpowiednim z dostępnych na rynku samochodów jest Trabant.

Czytając test Trabanta — piszą autorzy listu wzdychaliśmy wszyscy (na pewno nie tylko autorzy listu!) zadając sobie pytanie: dlaczego dzisiaj, w dobie lotów kosmicznych, ludzie pozbawieni przez los możliwości chodzenia, nie mogą na ziemi jeździć jakimś przyzwoitym pojazdem, chociażby takim jak Trabant.

Wydaje się, że sprawa jest oczywista. Chodzi tylko o to, żeby odpowiednie czynniki wykazały więcej zainteresowania. Z tym właśnie apelem zwracamy się do Ministerstwa Handlu Wewnętrznego i Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej.

N. K.

Pod rozwagę

Zmęczenie kierowcy i bezpieczeństwo na drogach

- *Czas pracy 8 godzin*
- *Największa zdolność i wydajność w pracy w wieku lat 30—40*
- *Najlepiej—po dobrym śniadaniu*
- *A jak wygląda praktyka*

Zmęczenie kierowcy samochodu oraz stan, w którym jego praca staje się niebezpieczna dla innych użytkowników dróg, zależy od wielu przyczyn. Pierwsze skrzypce w tym splocie najróżnorodniejszych powodów odgrywają: czas trwania pracy, wiek kierowcy i sposób odżywiania. Ośrodek Badań Transportu Samochodowego, zresztą i inne placówki, prowadzą badania nad ustaleniem stopnia zmęczenia kierowców w różnych warunkach pracy. Badania te w naszym kraju prowadzi się metodą psychologiczną i fizjologiczną. Do badan psychologicznych używany jest specjalny aparat zw. chronorefleksografem. Aparat ten rejestruje szybkość spostrzeżenia i reakcję badanego kierowcy na bodźce świetlne i akustyczne.

W Ośrodku Badań Transportu Samochodowego przebadanych zostało ostatnio blisko 1000 kierowców zawodowych, pracujących przede wszystkim na samochodach ciężarowych.

Badaniami psychometrycznymi zostało objętych przeszło 10 tys. kierowców. Wykazały one, że czas reakcji kierowcy wydłuża się w miarę zwiększenia ilości godzin pracy. Najdłuższy okres pracy, który gwarantuje bezpieczeństwo jazdy zamyka się granicą 8 godzin.

Badania fizjologiczne, tj. pomiary ciśnienia krwi i poziomu hemoglobiny we krwi — udowodniły, że największą odporność na wysiłek fizyczny i psychiczny wykazują kierowcy w wieku 30 do 40 lat.

Dodatkowa sprawa — to konieczność spożywania przed rozpoczęciem pracy smacznego i kalorycznego śniadania. Człowiek głodny jest bowiem mało odporny na zmęczenie.

A jak wyglądają te sprawy w praktyce. Na wstępie warto zacytować list p. Z. G. z Olsztyna.

„Praca kierowcy należy do najcięższych. Przecież, kiedy człowiek siedzi za kierownicą 13—14 godzin, to naprawdę trudno poruszać rękoma i nogami. Na pewno pomyślicie, zwraca się Czytelnik do redakcji, że zarabiam dużo. Wcale nie — odpowiada! Po prostu dostaję przymusowe wolne dni, które w zasadzie ze zmęczenia przesypiam".

Jest to dość typowy przykład mówiący o tym, jak nie należy organizować życia i pracy kierowcy. Są oczywiście jeszcze bardziej rażące przykłady. Na pozór w tym i w podobnych przypadkach zakład zastosował się do Uchwały Rady Ministrów nr 283a traktującej o zmniejszeniu ilości godzin pracy kierowców. Ogólna ilość godzin pracy w miesiącu nie przekracza zazwyczaj 250. Ale przecież nie tu jest pogrzebany przysłowiowy wilk. Chodzi również o rytmiczność zatrudniania poszczególnych kierowców, tak aby nieprzerwany czas pracy nie przekraczał wraz z obsługą pojazdu 9 godzin. Wtedy kierowca będzie należycie wypoczęty, a i jego życie osobiste, które również posiada niewątpliwy wpływ na stan psychiczny kierowcy będzie się układało we właściwy sposób.

Wydaje nam się, że nad tymi sprawami częściej powinny zastanawiać się rady zakładowe, gdyż obecnie odczuwa się dużą dobrowolność i naruszanie odpowiednich zarządzeń i przepisów o pracy i wypoczynku kierowców. Stąd też często słyszymy w rozprawach sądowych takie oto orzeczenia: „Kierowca na skutek przemęczenia zasnął za kierownicą".

Inni kierowcy, już w listach do redakcji skarżą się, że częstokroć w ciągu 14 — 15 godzin nie spożywają ciepłej potrawy, a w przypadku wyjazdu w odległe delegacje służbowe takie fakty mają jeszcze bardziej rażący obraz.

Wydaje się, że jest to nietknięte dotychczas pole działania dla inspektorów bhp. Konkretne działanie w tym względzie jest tym bardziej konieczne, że przecież chodzi tutaj nie tylko o zdrowie i życie szerokiej rzeszy kierowców zawodowych, ale również o bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

TO NAM SIĘ NIE PODOBA



ZE ZNAKAMI NA BAKIER

Przebywająca ostatnio na wczasach w Kudowie-Zdroju pani Natalia T. tak oto relacjonuje sytuację, z jaką spotkała się przed skrzyżowaniem ulicy Gnieznej i Zdrojowej.

Jest ono podwójnie oznakowane. Znaki nawzajem sobie przeczą. W odległości 20 m od skrzyżowania ustawiony jest znak — „skrzyżowanie dróg równorzędnych", natomiast 5 m dalej, znajduje się znak — „Uwaga, droga z pierwszeństwem przejazdu". Jest to dość ruchliwe skrzyżowanie, dlatego też przypadek ten może posiadać ważne znaczenie w kwestii bezpieczeństwa ruchu"

Zgadzamy się! Pragniemy tylko dodać, że podobne zjawiska mają miejsce nie tylko w Kudowie-Zdroju. Mamy jednak nadzieję, że zapowiedziana przez Ministerstwo Komunikacji akcja kontroli oznakowania dróg i ulic usunie podobne przypadki. Swoją drogą, w Kudowie-Zdroju i w innych miejscowościach władze powinny przystąpić do uporządkowania oznakowania ulic już od dziś.

CZY NIE STAĆ NAS NA LEPSZĄ OBSŁUGĘ?

Sprzedaż samochodów osobowych zarówno pochodzenia krajowego, jak i importowanych dokonywana przez Bank Polska Kasa Opieki w Warszawie daleka jest od doskonałości. Wiele krytycznych uwag pod adresem tej instytucji słyszy się od „szczęśliwych kupujących" samochody w magazynie Banku PKO przy ul. Świętokrzyskiej. Z uwagi na to, że nabywcy często rekrutują się z osób, które otrzymują samochody drogą darowizn od swych krewnych z zagranicy — nie można przechodzić obojętnie wobec „wiązanki" uczuć, jakie przekazuje się poważnej przecież instytucji, za sposób załatwiania transakcji. Można żywić obawy, że pewna ilość tych niepochlebnych opinii przekazywana jest ofiarodawcom zagranicę, a więc eksportowana na zewnątrz. Nie przynosi to zaszczytu ani nam, ani na pewno PKO, któremu zależeć powinno na dobrej opinii nie tylko u nas, ale przede wszystkim za granicą. Główne zarzuty pod adresem Banku można streścić w kilku punktach:

● Sprzedaż, a właściwie odbiór samochodów odbywa się w całkowicie nieprzystosowanym magazynie — brudnym, źle oświetlonym, wilgotnym — w którym manewrowanie wozem przypomina tor przeszkód.

● Wozy odbiera się w stanie kompletnego zabrudzenia (pokryte kurzem i brudem z długiej podróży) bez żadnej możliwości oczyszczenia na miejscu na żądanie klienta.

● Przy sprzedaży, a właściwie mówiąc, odbiorze Bank PKO nie umożliwia jakiegoś kontrolnego przejazdu z rzeczoznawcą, kierowcą czy też mechanikiem PKO w celu zapoznania się z obsługą wozu, jego prawidłowym działaniem oraz skromnymi uwagami co do obsługi wozu. Nabywcy wręcza się kluczyki z życzeniami (o ironio!) dobrej jazdy.

● Samochód przy wyjeździe zaopatruje się na koszt Banku w taką ilość benzyny niskooktanowej, aby wystarczyła ona do dojechania do najbliższej stacji benzynowej. Aczkolwiek pewne wozy wymagają w eksploatacji wg założeń fabrycznych tylko benzyny wysokooktanowej.

● W tych warunkach nie istnieje żadna możliwość sprawdzenia, czy lakier wozu nie jest porysowany. Nie informuje się nawet kupującego, gdzie znajdują się autoryzowane przez producenta polskie stacje obsługi obowiązane do pełnych przeglądów gwarancyjnych.

Należy wziąć pod uwagę, że wspomniane samochody, często wysokiej klasy, kupowane są przez osoby, które pierwszy raz siadają za kierownicą. Ich umiejętności są niezbyt duże, a posiadane wiadomości teoretyczne również nadzwyczaj skromne. Aby nie „zarżnąć wozu już na pierwszych kilometrach" trzeba skromnej i taktownej porady i rzetelnej obsługi przy sprzedaży. Sam akt sprzedaży robi przykre wrażenie: „bierz bracie wóz, dobrze żeś go dostał, wyjeżdżaj za bramę i nie zawracaj nam głowy". A przecież nawet garnitur kupowany za 600 złotych przymierza się w sklepie czy u krawca. Samochody zaś kupowane za dziesiątki tysięcy złotych sprzedaje się nieomal gorzej jak kiełbasę czy cukierki.

Sprawę tę należy poruszyć publicznie, chociażby dlatego, że niezadowolenie klientów nie jest tylko rzeczą ich osobistą, a rzutuje poza granicę naszego kraju i daje niepochlebne świadectwo usługom handlowym. Przy odbiorze samochodu Bank PKO wręcza kluczyki z małą atrapą i napisem: „Dobrej jazdy". Należałoby zwracać tę atrapę Bankowi z życzeniem „Lepszej obsługi"

SNOBIZM CZY PRZEBIEGŁOŚĆ?

Coraz częściej widzi się na naszych drogach pojazdy wadliwie oznakowane. Oto widzimy na zdjęciu Skodę z wytapetowaną tylną szybą, która posiada tablice rejestracyjne czarne z żółtymi liczbami a więc kolorami zastrzeżonymi dla pojazdów należących do obcokrajowców! Wobec spotykania coraz większej liczby tego rodzaju pojazdów, nasuwa się mimo woli pytanie, czy powodem tego może być tylko snobizm? Wiadomo przecież, że w pewnych przypadkach do obcokrajowców podchodzi się z większą pobłażliwością niż do współobywateli, chociaż i jedni, i drudzy w równym stopniu zasługują na mandaty. I kto wie, czy nie to jest właśnie przyczyną tej zaraźliwej manii, która ogarnia coraz to szersze kręgi posiadaczy samochodów. Odpowiedź na to pytanie pozostawiamy odpowiednim władzom, a zwłaszcza wydziałom komunikacji drogowej w Warszawie, gdyż tak się dziwnie składa, że większość zaobserwowanych samochodowych „krzyżówek", posiada tablice rejestracyjne rozpoczynające się od litery „W-".

Fot. W. PIOTROWSKI



AUTO MOTO SPORT

ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

KONGRES FIM-u

W dniach 15—20 października br. odbędzie się w Brukseli kolejny, jesienny kongres najwyższej władzy sportu motorowego — Międzynarodowej Federacji Motocyklowej, zwanej w skrócie FIM.

Dotychczas interesy polskiego sportu motocyklowego reprezentowało dwóch delegatów PZM. Dlatego też, w celu zwiększenia wpływów PZM na arenie międzynarodowej, nasze władze związkowe postanowiły wystąpić w tym roku z trzema delegatami na kongresie.

I tak, do udziału w obradach kongresu, ZG PZM postanowił wytypować inż. Władysława Pietrzaka, który jest członkiem Podkomisji Wyścigów Torowych i Komisji Turystyki FIM-u, następnie Henryka Jędrzejczaka — członka Komisji Technicznej FIM i dodatkowo inż. Zbigniewa Flasińskiego, znawcę regulaminów międzynarodowych i polskich oraz znanego teoretyka sportu motorowego.

Gdyby udało się przeforsować zwiększenie polskiej delegacji i wystąpić na kongresie w powyższym składzie, na pewno wzrosłyby szanse naszych delegatów na pozytywne załatwienie wielu ważnych dla nas spraw, dotyczących np. organizacji poważnych imprez międzynarodowych na terenie naszego kraju. Nie wszyscy może wiedzą, że przeprowadzenie nowych wniosków czy propozycji na forum Międzynarodowej Federacji Motocyklowej nie należy do łatwych przedsięwzięć. Projekty zmian regulaminowych, często podyktowanych rozwojem dyscyplin motorowych w pewnych krajach, spotykają się z nieprzychylnym przyjęciem delegatów reprezentujących państwa słabiej rozwinięte sportowo w tej dziedzinie.

Poza tym, regulaminy FIM-u, będące podstawą istnienia kontaktów między Federacjami poszczególnych państw, posiadają, mimo wszystko, wiele braków i niejasności. I tu obserwujemy wkład pracy naszej delegacji. Na ostatnim kongresie przyjęto nasz projekt Instrukcji Torów, a opracowany przez inż. Pietrzaka projekt Regulaminu Rozliczeń Finansowych między Federacjami zostanie chyba w tym roku zatwierdzony. Mając na uwadze rozbieżności, powstające przy ustalaniu odpłatności za udział zawodników w imprezach międzynarodowych jak np. Mistrzostwa Świata, wspomniany projekt, jeśli zostanie ostatecznie zatwierdzony — pozwoli uniknąć nieporozumień, które niejednokrotnie w przeszłości były powodem ochłodzenia wzajemnych stosunków między Federacajmi.

B.

PRZYJACIELSKIE SPOTKANIE W CHODZIEŻY

ZGODNIE z planem kontaktów przygranicznych zaprzyjaźnionych miast Poznań — Cottbus — Polski Związek Motorowy Zarządu Okręgu w Poznaniu powierzył ostatnio Motoklubowi Unia Poznań organizację towarzyskiego motocrossu z udziałem zawodników ZSRR i NRD.

Zawody te odbyły się w najbardziej malowniczym rejonie Wielkopolski — w Chodzieży. Organizacja zawodów sprawna.

Na starcie stanęło ogółem 40 zawodników. Górowali świetnie przygotowani zawodnicy ZSRR i doskonali technicznie motocrossiści NRD.

Jest rzeczą zrozumiałą, że tak doborowa stawka wielkopolskich i zagranicznych jeźdźców ściągnęła na zawody wielotysięczne rzesze publiczności z Chodzieży, jak również z okolicznych miejscowości.

Wśród zawodników klasę dla siebie stanowili: M. Wolf NRD, Wł. Sierebriakow ZSRR i B. Szyszka — LPŻ Poznań.

Trasa piaszczysta — 1 okr. ca 1600 m, bieg obejmował 15 okrążeń.

A oto wyniki w poszczególnych klasach:

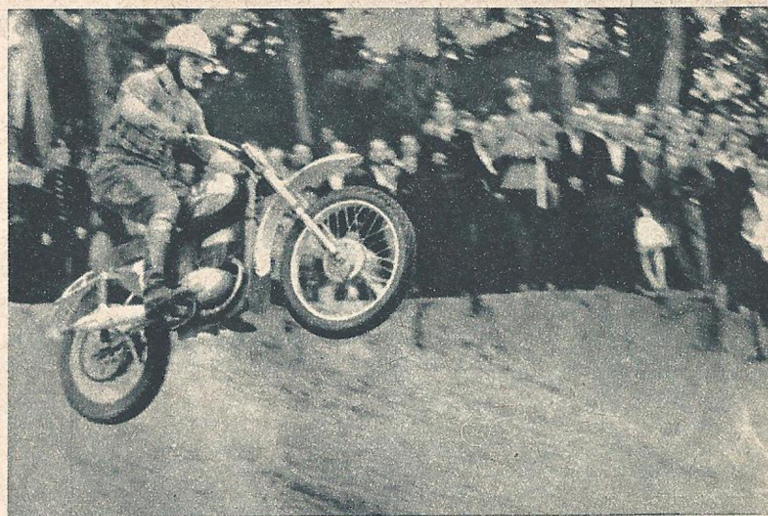
Klasa 125 cm³	
I miejsce	Lechmann Manfrid NRD
II „	Szyszka Bogdan LPŻ Poznań
III „	Martyszew Włodimir ZSRR
IV „	Sysienko Jurij ZSRR
V „	Morawski Zenon LPŻ Września
Klasa 175 cm³	
I miejsce	Sikorski Werner NRD
II „	Lechmann Manfrid NRD
III „	Martyszew Włodimir ZSRR
Klasa 250 cm³	
I miejsce	Wolf Ernst NRD
II „	Urbaniak Robert NRD
III „	Salach Zbigniew PZM Koszalin
IV „	Drogowski Jan PZM Poznań
Klasa powyżej 250 cm³	
I miejsce	Wolf Ernst NRD
II „	Sierebriakow Włodimir ZSRR
III „	Korcew Włodimir ZSRR
IV „	Burdun Edward Stal Gorzów



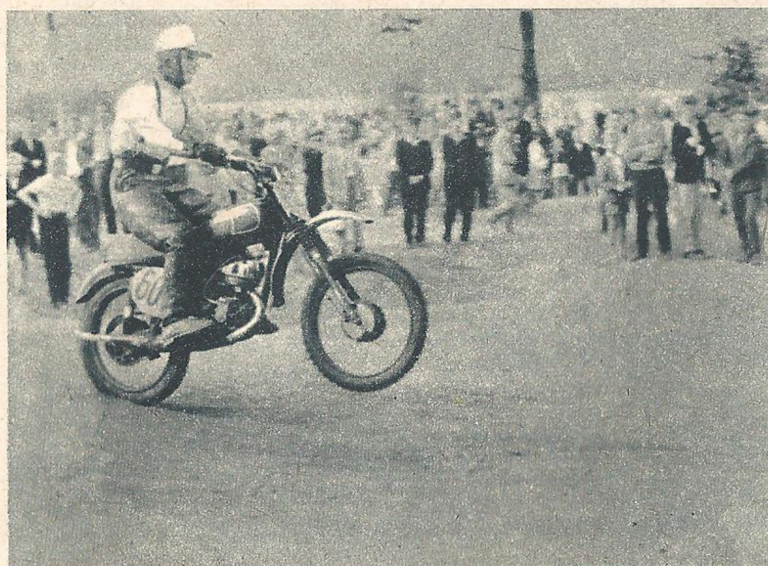
Flagę na maszt wciąga B. Szyszka — mistrz Okręgu PZM Poznań w asyście Sierebriakowa — ZSRR (z lewej) i Wolfa — NRD (z prawej)



Defilada zawodników — na przodzie w środku kierownik zespołu ZSRR kpt. Wł. Sierebriakow, z prawej kierownik drużyny NRD, Sokola



Skok na MZ — M. Wolf — NRD zwycięzca motocrossu kl. pow. 250 cm³

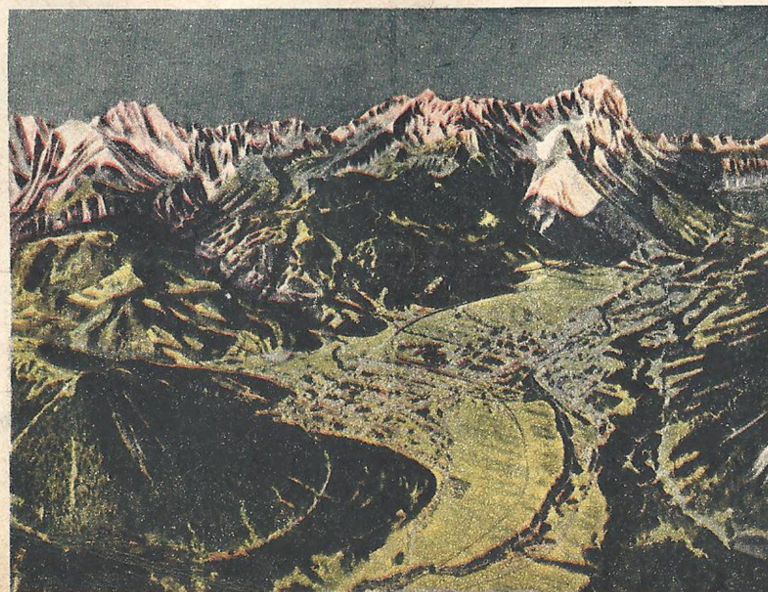


Na trasie motocrossu zawodnik Martyszew (ZSRR) kl. 125 cm³ zajął III miejsce



Zawodnicy ZSRR na ostrej krzywiźnie. Zjazd w dół trasy po sypkim piasku

JUŻ ZA TYDZIEŃ XXXVII SZEŚCIO



Tegoroczna, największa motocyklowa impreza świata odbędzie się w dniach 17 — 22 września w Garmisch-Partenkirchen. Wyznaczono już dokładne trasy i imprezy. Przedstawiają się one następująco:

1 DZIEŃ ZAWODÓW (17.9.1962):

Trasa 1 dnia XXXVII Sześciodniówki prowadzi z Garmisch-Partenkirchen przez — Esel — Ochsenhütte — Graswang — Oberammergau — Scherenau — Unter Nogg — Peustelsau — Schwaig — Rottenbuch — Harberg — Bad Kohlgrub — Eschenlohe — Mühldörfl — Garmisch-Partenkirchen.

Trasę tę zawodnicy przejechać muszą dwa razy. Ogólna długość trasy wynosi około 265 km.

2 DZIEŃ (18.9.62):

Garmisch-Partenkirchen — Steinerne Brücke — Herrgottsschroffen — Breitenau — Oberau — Höllenstein — Ohlstadt — Kreut — Grossweil — Kochel — Urfeld — Jachenau — Höfen — Sylvenstein — Vorderris — Hochkopf — Obernach — Eschenlohe — Oberau — Garmisch-Partenkirchen.

Trasę tę zawodnicy przejechać muszą dwa razy. Ogólna długość trasy wynosi około 300 km.

3 DZIEŃ (19.9.1962):

Ta sama trasa, jak w drugim dniu zawodów, przejechać ją jednak należy w odwrotnym kierunku. Ogólna długość około 300 km.

4 DZIEŃ (20.9.1962):

Garmisch-Partenkirchen — Kaltenbrunn — Geroldergalm — Fins — Barmsee — Gröblalm — Wallgau — Vorderriss — Sylvenstein — Wegscheid — Arzbach — Bad Tölz — Wolfsöd — Dürnhausen — Tradlenz

DZIAŁACZOM ŻUŻLOWYM POD ROZWAGĘ

● FAKTY
● OPINIE
● WNIOSKI

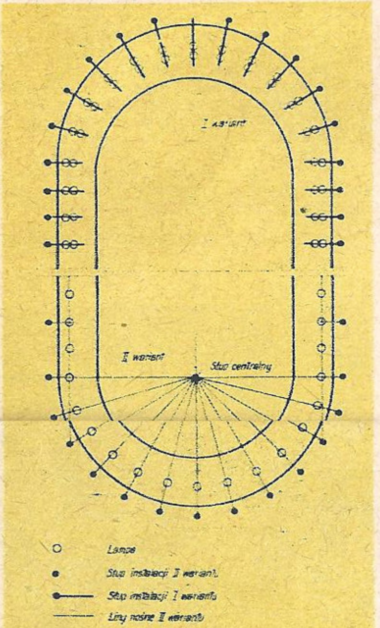
TORY ŻUŻLOWE I BEZPIECZEŃSTWO JAZDY

Sprawa torów żużlowych w Polsce, niejeden już raz „wałkowana" i w Motorze, i na Głównej Komisji Żużlowej, nadal niestety, pozostaje otwarta.

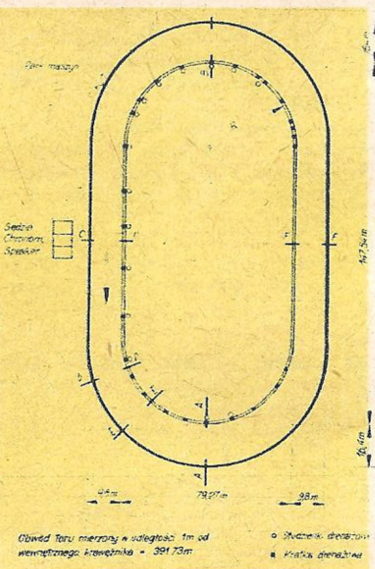
Stan obiektów, na których przeprowadzane są wyścigi żużlowe, zaledwie w kilku przypadkach całkowicie odpowiada wymogom stawianym przez Podkomisję Techniczną GKŻ, choć i na tych torach znalazłoby się to i owo do poprawienia.

Pozostałe tory są tak karygodnie zaniedbane, że praktycznie przydałby się im kapitalny remont. W dwóch czy trzech przypadkach stan toru stwarza możliwość zaistnienia przykrego wypadku, którego konsekwencje mogą być bardzo groźne!

Główna Komisja Żużlowa wiele razy prosiła, monitowała, ba nawet groziła właścicielom torów szczególnie zaniedbanych, zamknięciem obietów, jeśli w takim a takim terminie nie usuną usterek, specjalnie niebezpiecznych. I za każdym razem, zadziwiająca wprost beztroska klubów i niestety, tolerancja GKŻ powodowały, że nie tylko nie usuwano tych usterek, lecz nie dbano o konserwację pozostałych, niszczejących części obiektów.



Podobno, kluby tłumaczyły się brakiem środków na te cele, trudnościami w uzyskiwaniu materiałów itp. Argumenty to całkowicie nieprzekonywające. Wszyscy dobrze zdają sobie sprawę, że systematyczna konserwacja toru nie pochłania zbyt wiele pieniędzy. Lecz jeśli gospodarze torów absolutnie nic nie robią przy torze (a są to fakty udowodnione), to po kilku miesiącach stan nawierzchni czy bandy rzeczywiście kwalifikuje obiekt do dużego remontu, kosztującego dużo pieniędzy. I nikogo, poza właścicielami nie można winić za ten stan rzeczy. Kiedy organizuje się imprezę, która przynieść ma efekt finansowy klubowi, wtedy armia działaczy ochoczo bierze się do roboty — niestety, nie przy torze. Nikomu wtedy nie przychodzi do głowy, że zawodnicy jeżdżący po dziurawym torze, który „zabezpieczony" jest bandą ze zgniłych desek, narażeni są na wielkie nieraz niebezpieczeństwo. Wszyscy troszczą się wtedy o ściągnięcie jak największej ilości widzów. O aktorów widowiska — zawodników — nikt nie dba. Aż dziw bierze, że się nie buntują. Gdyby raz odmówili startu na przysłowiowym już w niektórych przypadkach — „kartoflisku" i spowodowali natychmiastową jego kontrolę, potwierdzającą zły stan toru — na pewno w przyszłości dbano by nie tylko o frekwencję publiczności.



Na początku br. Główna Komisja Żużlowa rozprowadziła do klubów, przygotowaną przez inż. Z. Flasińskiego i inż. T. Mioduszewskiego, broszurkę — „Tory żużlowe", zawierającą szereg cennych informacji, instrukcji i rysunków. Trud autorów i GKŻ poszedł, jak dotychczas, na marne. Pożyteczne te książeczki obrastają kurzem na klubowych półkach.

Aby nie posądzono nas o gołosłowność, oddajemy głos weryfikatorom GKŻ, którzy w maju i czerwcu br. przeprowadzili kontrolę torów. Ze zrozumiałych względów podawać będziemy fragmenty protokółów, wybierając najbardziej jaskrawe przykłady beztroski:

— STAL TORUŃ: *„Bandy zniszczone i nierówne o różnej wysokości. Tor niebezpiecznie pofalowany... Brak urządzeń sanitarnych."* Weryfikator — mgr Z. Najwer.

— WŁÓKNIARZ CZĘSTOCHOWA: *„Banda posiada częściowo zgniłe deski..."* Weryfikator — mgr Z. Najwer.

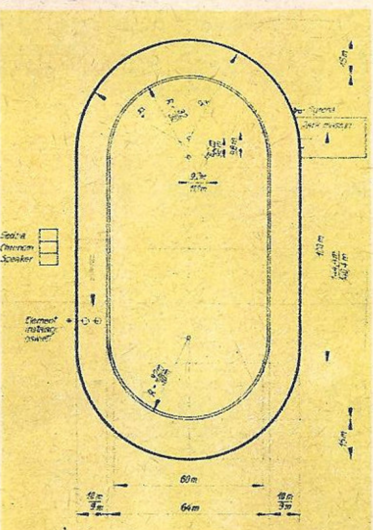
— UNIA LESZNO: *„Nawierzchnia toru budzi poważne zastrzeżenia, ponieważ granulacja żużla dochodzi do 3—4 cm³. Wyrzucane spod kół motocykli, tak duże kawałki żużlu mogą być przyczyną kalectwa zawodników."* Weryfikator — S. Szomański.

— TRAMWAJARZ ŁÓDŹ: *„Żużel b. zmielony (pył). Tor falowany. Banda całkowicie zniszczona — zgniłe deski. Uwagi weryfikatora, wymienione w protokóle z 1961 r., dotyczące stanu nawierzchni toru i bandy nie zostały wykonane."* Weryfikator — mgr Z. Najwer.

Wymienione przykłady stanowią chyba podstawę do zamknięcia torów, choć GKŻ raz jeszcze dała ich właścicielom termin, do którego usterki mają być usunięte. Lecz tym razem władze żużlowe powinny być stanowcze i nieustępliwe. Tłumaczenia w stylu — „nie mamy funduszów", nie powinny powodować niepotrzebnego sentymentu GKŻ. Nie mamy pieniędzy na kino — nie oglądamy filmu, nie ma środków na stworzenie bezpiecznych warunków jazdy na torze — nie bawmy się w żużel!

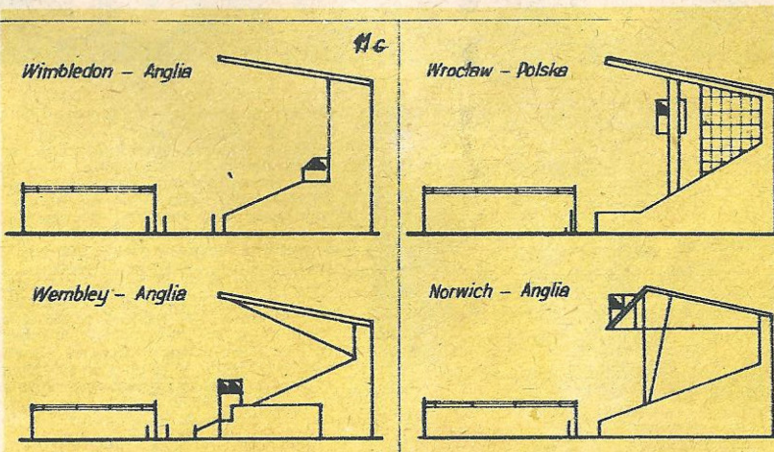
Nie przytaczaliśmy tu innych przykładów niechlujstwa odpowiedzialnych za stan obiektów, czynników. Braki elementarnych urządzeń sanitarnych, nieregulaminowy start maszyn, prymitywne parkingi — to zjawiska powszechne na torach żużlowych w kraju, który sięga po prymat w tej dyscyplinie na Kontynencie.

Wczesną jesienią br. podkomisja techniczna przeprowadzić ma ostateczną kontrolę wykonania zaleceń, zmierzających do usunięcia braków na torach. Wierzymy, że tym razem jej wnioski zostaną zaakceptowane



przez GKŻ, która dość już chyba ma prowizorki i „przejściowych trudności" opieszałych klubów. W obliczu niebezpieczeństw, jakie kryją się za zgniłymi bandami, tylko radykalne kroki, podjęte przez władze żużlowe, uchronić mogą przed ewentualną odpowiedzialnością za tragiczne wypadki. GKŻ nie powinna się uchylić nawet przed możliwością zamknięcia niektórych torów. Nie o ilość przecież chodzi, a o jakość polskiego żużla, którego poziom, w istniejących obecnie warunkach torowych, na pewno nie będzie wzrastał. Sprawa nie jest błaha i rozmiar jej przybrał już formy problemu, którego pomyślne rozwiązanie leży w gestii naczelnych władz sportu żużlowego — Głównej Komisji Żużlowej.

B. KOPERSKI



EMOCJE ŻUŻLOWE W BASZKIRII

Przebywająca w ZSRR, na dorocznym, tradycyjnym już tournee, ekipa polskich żużlowców, brała udział w trzech turniejach indywidualnych.

W stolicy Baszkirii — Ufie (południowy Ural) rozegrano w dniu 11 sierpnia br. turniej z udziałem najlepszych zawodników radzieckich. Zwyciężył Igor Plechanow, zdobywając 14 punktów. Drugie i trzecie miejsca zdobyli również reprezentanci ZSRR — Wiktor Trofimow 13 pkt. i Leonid Drobiasko 12 pkt. Nasz Stefan Kępa był czwarty z 11 punktami, a dalej — Janusz Suchecki — 8 pkt. i Stanisław Tkocz — 6 pkt.

Widzowie, których na trybunach zgromadziło się około 15 tys., zgotowali owacyjne przyjęcie Stefanowi Kępie, który od pamiętnego zwycięstwa w dwudniowym turnieju, cieszy się olbrzymią popularnością w Ufie.

Drugi turniej w tym mieście odbył się 13 sierpnia br. i znów zwyciężył Plechanow, zdobywając tym razem maksymalną ilość 15 punktów. Na dalszych miejscach uplasowali się: Kępa — 14 pkt., Drobiasko 12 pkt., Kovar (CSRS) 11 pkt., Suchecki 9 pkt. i Tkocz 5 pkt.

Trzecie spotkanie zorganizowano w odległym o 170 km od Ufy, mieście Szaławat. Na trybunach komplet — 20 tys. widzów, którzy gorąco oklaskują nie tylko Plechanowa; każda akcja na torze nagradzana jest brawami. Obdarzeni ognistym temperamentem Baszkirowie, znają się już dobrze na tym sporcie i entuzjastycznie przyjmują każde zawody. Bilety znikają z kas na dwa tygodnie przed spotkaniem.

I tu najlepszym okazał się Plechanow, zbierając 15 punktów, Samorodow był drugi z 13 punktami. Kępa, Nierytow i Suchecki zdobyli po 10 punktów.

Według oceny kierownika polskiej ekipy — p. Marciniaka, najlepszy radziecki zawodnik — Plechanow pokazuje ostatnio bardzo efektowny styl jazdy. Według nieoficjalnych informacji, ten sympatyczny Baszkir przygotowuje się specjalnie do Finału Indywidualnych Mistrzostw Świata w Wembley, gdzie chce osiągnąć szczyt swej formy. Nie zdziwimy się, jeśli w dniu 8 września, na spotkaniu 16 najlepszych żużlowców świata zawodnik ten będzie „rozrabiał" w czołówce. Znając system szkoleniowy sportowców radzieckich spodziewać się można wielkich nieraz niespodzianek.

Na specjalne uznanie zasługuje niezmiernie serdeczne przyjęcie naszych chłopców przez organizatorów zawodów w Ufie. Ekipą polską opiekuje się jeden z pionierów żużla w ZSRR — Leonid Bałaban.

Naszych zawodników czekają jeszcze turnieje w Równem i Lwowie, gdzie, być może, startować będą też Austriacy i Szwedzi.

Na zakończenie ciekawostka: wiosną bieżącego roku w czasie serii zawodów motocyklowych na lodzie, znanemu u nas żużlowcowi radzieckiemu — Szajnurowowi urodził się syn. Malcowi dano imię Ove, a ojcem chrzestnym był oczywiście sam Fundin, który startował w tym czasie na lodzie w ZSRR.

DNIÓWKA FIM W GA-PA

— Habach — Untersöchering — Riegsee — Murnau — Uffing — Schöffau — Kirnberg — Schöffau — Bayersoien — Steingaden — Ried — Oberammergau — Graswang — Ochsenhütte — Garmisch-Partenkirchen. Ogólna długość trasy około 300 km.

5 DZIEŃ (21.9.1962):

Przebieg trasy jak poprzedniego dnia z tym, że zawodnicy przejadą ją w odwrotnym kierunku. Długość około 300 km.

6 DZIEŃ (22.9.1962):

Garmisch-Partenkirchen — Geroldeealm — Walgau — Eschenlohe — Dürnhausen — Tradlenz — Völleubach — Bad Kohlgrub — Oberau — Ettal. Ogólna długość trasy około 130 km.

Całkowita długość wszystkich tras, jaką będą mieli do przebycia zawodnicy, wynosi około 1600 km (994 mil ang.).

SKŁAD EKIPY POLSKIEJ

WFM WARSZAWA

● Mirosław Malec	OSA 175 cm³	Zespół	Fabryczny
● Józef Rewerelli	„ „	„	„
● Maciej Piątkowski	„ „	„	„

WSK ŚWIDNIK

● Remigiusz Szczerbakiewicz	WSK 125 cm³	Zespół	Fabryczny
● Roman Szczerbakiewicz	„ „	„	„
● Kryspin Kmicik	„ „	„	„
● Stanisław Tylka	„ „	„	„

SHL KIELCE

● Eugeniusz Frelich	SHL 175 cm³	Zespół	Fabryczny
● Gerhard Harazim	„ „	„	„
● Janusz Konczarek	„ „	„	„
● Jan Kubalski	„ „	„	„

JUNAK SZCZECIN

● Janusz Orzepowski	Junak 350 cm³	Zespół	Fabryczny
● Eugeniusz Kurowski	„	„	„
● Franciszek Stachowicz	„	„	„
● Zenon Wiatr	„	„	„

ZESPÓŁ DO KONKURENCJI TROPHY

● Jan Szczerbakiewicz
● Stanisław Tylka
● Janusz Konczarek
● Jan Kubalski
● Edward Kurowski

ZESPÓŁ DO KONKURENCJI SREBRNEJ WAZY

● Eugeniusz Frelich
● Gerhard Harazim
● Roman Szczerbakiewicz
● Franciszek Stachewicz

W dniu 9.IX. odbędzie się zgrupowanie zawodników, którzy dokonają prób, przewidzianych regulaminem Sześciodniówki na sprzęcie wytypowanym do zawodów.

PROGRAM WYJAZDU POLSKIEJ EKIPY:

9	września	zgrupowanie zawodników
10	„	zgrupowanie zawodników
11	„	przegląd motocykli i załadunek
12	„	wyjazd z Warszawy
13	„	przekroczenie granicy CSRS
14	„	przyjazd do Ga-Pa
15	„	przygotowanie maszyn do przeglądu i odbioru technicznego
16	„	odbiór maszyn
17	„	zawody
18	„	zawody
19	„	zawody
20	„	zawody
21	„	zawody
22	„	zawody
23	„	zakończenie zawodów
24	„	załadunek sprzętu
25	„	wyjazd z Ga-Pa

Motocykle muszą być przygotowane zgodnie z regulaminem i muszą posiadać tablice startowe z wymalowanymi numerami startowymi oraz instalację oświetleniową. Wyjątkowo na XXXVII Sześciodniówce obowiązuje dowolne ogumienie.

NA TRASACH III SAMOCHODOWEGO RAJDU PRZYJAŹNI I POKOJU

Balaton Foldvar — miejsce startu do Rajdu Pokoju i Przyjaźni — to najpiękniejszy z kurortów nad Balatonem. Nowoczesne motele, dancingi, winiarnie, bistra z doskonałą kawą — wszystko to tonie w zieleni. Stale słyszy się jakieś bardziej zrozumiałe języki od miejscowego. Nic dziwnego, Balaton, to cel podróży niemałej ilości turystów z całej Europy. Na kempingu rozbili tu namioty nie tylko wszędobylscy Polacy, ale także Anglicy, Francuzi, Niemcy a nawet Kanadyjczycy.

W przeddzień startu, sobotę, odbywał się odbiór techniczny samochodów rajdowych. Pomysłowo rozwiązano sprawdzanie świateł i hamulców. W parkowej alejce ustawiono trzy kolejne tablice przedstawiające granicznie najpierw „stop" za pomocą hamulców nożnych, potem to samo przy użyciu hamulca ręcznego i trzeci „stop" w celu poddania wozu oględzinom komisji.

Wymagania były dość szczególne, bo przy próbach obu hamulców należało zablokowywać koła. No i oczywiście z tym blokowaniem kół ręcznym hamulcem Syreny miały trochę kłopotów, które jednak zostały powoli usunięte. Sprawdzanie stanu technicznego pojazdu polegało na kontroli zabezpieczeń zawieszenia.

O godzinie 6,00 w niedzielę, 2.IX. wystartował pierwszy wóz z ekipy NRD — Trabant.

Już od 60 km od startu w Csopak przygotowano pierwszy odcinek specjalny. Przy niewielkiej różnicy wzniesień, droga o asfaltowej nawierzchni nie dostarczała specjalnych emocji w postaci trudniejszych zakrętów.

DOBRY POCZĄTEK POLAKÓW

Ruciński na Austin Cooper uzyskał tam najlepszy czas dnia nie tylko w swojej klasie do 1000 cm^3, ale wśród wszystkich 59 startujących wozów.

Kilka godzin później przy pięknej słonecznej pogodzie odbyła się w Budapeszcie pierwsza próba zręcznościowa. A oto jej wyniki:

Klasa I do 600 cm^3 — startujący, jedynie w tej klasie, węgierski Steyer-Puch, pokonał zdecydowanie 6 niemieckich Trabantów.

Klasa II do 800 cm^3 — trzy najlepsze Syreny: Osterczyl przed Varisellą i Kurziusem. Startujący tu Fiat 600D — słaby.

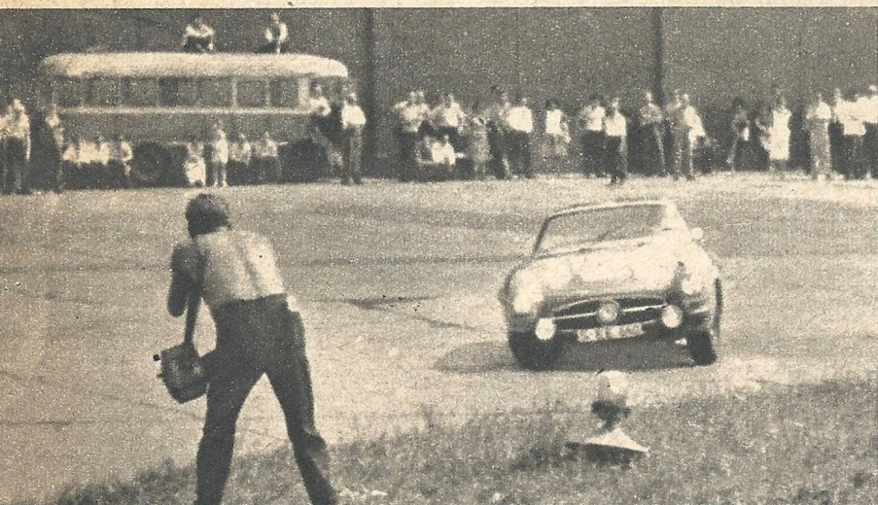
Klasa III do 1000 cm^3 — Austin Cooper Rucińskiego uległ jedynie jednemu węgierskiemu Wartburgowi, a pokonał jedenaście fabrycznych NRD-owskich oraz węgierskich Wartburgów.

Klasa IV do 1300 cm^3 — wewnętrzna rozgrywka Skód. Najlepsze czasy uzyskali Hybaczek i Bobek. Polacy słabsi.

Klasa V do 1600 cm^3 — to siedem Moskwiczów. Najlepszy Szuksow ZSRR.

Klasa VI do 2500 cm^3 — polska sensacja — Repeta na górnozaworowej Warszawie pokonał 6 Wołg i 3 Tatry. Wierzba miał niegroźny wypadek: lewy bok jego samochodu został rozbity w starciu z Tatrą 603.

O godzinie 14 samochody udały się w dalszą drogę do Lwowa przez Czechosłowację.



...tył ucieka! — 300 SL na lotnisku w Krakowie. (fot. R. F. Lange)

SAGA O 300 SL

Lista zgłoszeń do XXII Rajdu Polskiego: „Numer startowy 79 — Mercedes 300 SL załoga M. Wachowski — G. Timoszek...". Tak, 300 SL: samochód owiany nimbem wielkości, a przede wszystkim zaś stanowiący jakąś bardzo istotną część historii sportu samochodowego. Obiecaliśmy jeszcze przed rajdem, że, Drodzy Czytelnicy, zapoznacie się bliżej z tym pojazdem. Przecież piszący te słowa był nie tylko kierowcą 300 SL, ale również i przede wszystkim. Waszym sprawozdawcą sportowym.

Starty dziennikarza mają więc nie tylko charakter sportowy, lecz przede wszystkim muszą służyć przekazaniu przeżytych wrażeń i obserwacji szerokim masom zwolenników sportu samochodowego będących czytelnikami Motoru. Zwłaszcza interesujące jest najbardziej bezpośrednie spotkanie z samochodem, który ma taką tradycję. Z samochodem wyścigowym w pewnym sensie wyjętym z muzeum sportu i zgłoszonym na Rajd Polski.

Stwierdzić należy, zupełnie obiektywnie, że szans sportowych nie można było wiązać z tym zgłoszeniem już przed Rajdem. Dlaczego? — No, cóż 300 SL stanowi dzisiaj raczej tylko przykład jak budowało się samochody parę lat temu. Niewątpliwie przyspieszenia tego wozu dzięki 3-litrowemu silnikowi o bezpośrednim wtrysku paliwa do cylindrów są naprawdę imponujące — np. 100 km/godz. osiągane jest już po 7 sekundach od momentu ruszenia. Jednocześnie jednak podwozie 300 SL reprezentuje dużo gorsze walory niż np. modele 220 SEb produkowanego również przez Mercedesa. Wspomniany na końcu model urodził się znacznie później, bo pod koniec 59 roku i wykorzystuje wszystkie zdobycze wyścigowe firmy. Nic więc dziwnego, że prowadzi się znacznie lepiej.

Ale nie bądźmy gołosłowni. Otóż cofnijmy się pamięcią do Rajdu Alpejskiego rozegranego w czerwcu 1961 roku. W kategorii Grand Turismo zgłoszony jest Bohringer na Mercedes 300 SL. Konkretnie na tym samym samochodzie, na którym startowałem w przeszło rok później na Rajdzie Polskim. Teraz popatrzmy na wyniki. — Cóż zrobił Bohringer, o którego kwalifikacjach jeździeckich mogliśmy się już dwukrotnie przekonać na naszych imprezach. Otóż kończy on jako 6 w klasie zaś 15 w klasyfikacji generalnej Rajdu Alpejskiego mając 1114.5 punktów karnych w stosunku do 0 punktów karnych zwycięzców imprezy, którymi byli bracia Morley na Austin Healey 3000.

Ale to nie wszystko. Jeszcze ciekawsze jest zapoznanie się z wynikami Bohringera — 300 SL na sześciu odcinkach specjalnych i próbach górskich, które stanowiły „trzon" walki Rajdu Alpejskiego. Otóż w swej kategorii Bohringer lokuje się wszędzie na bardzo dalekich miejscach. Nawet takie wozy jak np. Alfa Romeo 1300 wyprzedzały niemieckiego mistrza kierownicy. Startowała również Pat Moss na Austin Healey. Otóż Bohringer był na większości odcinków specjalnych wolniejszy od niej o około 2%. Wygrał tylko jeden odcinek oraz wyścig na torze Monza.

Wróćmy teraz do MRS. Otóż 300 SL nie zmienił się nic od ubiegłego sezonu. Natomiast Austin Healey dokonał dużego kroku naprzód. choćby przez zastosowanie trzech gaźników Weber. Dlatego trudno było sądzić, by były jakiekolwiek możliwości nawiązania walki przez 300 SL z Austin Healey Pat Moss na Rajdzie Polskim.

Ale przecież głównym tematem niniejszego artykułu ma być wóz. Zapoznajmy się więc chociaż w bardzo telegraficznym skrócie z historią jego powstania. Otóż narodził się on jako „wprawka konstrukcyjna" znanego twórcy przedwojennych wyścigowych Mercedesów inżyniera Rudolfa Uhlenhaut'a. Zastosowano wtedy najrozmaitsze zespoły z produkowanego, luksusowego modelu 300. Oczywiście zespoły te musiały ulec pewnym zmianom dla umożliwienia ograniczenia wielkości pojazdu przeznaczonego do celów sportowych. To był rok 1950. 300 SL odnosi szereg sukcesów w wyścigach przeznaczonych dla samochodów sportowych. Tymczasem samochód rozwijany jest powoli w najrozmaitszych wersjach stanowiących próby znalezienia nowych rozwiązań. Zbudowanych zostaje 10 wozów stanowiących zespół fabryczny. Chyba najbardziej interesującą, chociaż początkowo nieco groteskową nowością była próba zastosowania w r. 1952 hamulca aerodynamicznego na dachu 300 SL. Wóz ten jeździł tylko na treningach przed 24-godzinnym wyścigiem w Le Mans. Nadmienić należy, że wyścig ten wygrały 300 SL.

Początkowe wersje 300 SL miały silnik wyposażony w gaźnik i osiągający ok. 175 KM przy 5200 obr./min. już jednak pod koniec 1952 r. w laboratoriach Mercedesa przeprowadzano próby z wtryskiem paliwa, który jednak pojawił się na trasach wyścigowych dopiero w rok później. To stanowiło zasadniczą zmianę silnika, który w ostatecznej swej wersji rozwojowej osiągnął moc ok. 215 KM. Wersja ta doczekała się seryjnej produkcji.

Bowiem należy stwierdzić, że zainteresowanie całego świata fabrycznymi 300 SL było naprawdę duże. Doprowadziło to do uruchomienia seryjnej produkcji tego modelu przeznaczonego w większości na eksport. Stany Zjednoczone okazały się bardzo chłonnym rynkiem na europejskie wozy sportowe.

300 SL z pierwszych serii produkcyjnych nie był wozem ani łatwym w prowadzeniu, ani zbyt przyjemnym w użyciu. Podstawą tej konstrukcji była przestrzenna rama rurowa. Uniemożliwiała ona zastosowanie „normalnych" drzwi, gdyż osłabiało to zbytnio nośną konstrukcję. Stąd też tak pierwsze modele fabryczne jak i produkcyjne miały raczej „włazy" otwierane do góry a nie drzwi. Ponadto zastosowanie łamanych osi w tylnym zawieszeniu powodowało, że wóz wykazywał bardzo znaczną nadsterowność trudną do opanowania przez mniej wprawnych kierowców. W konsekwencji był raczej pojazdem o bardzo jednostronnym — sportowym zastosowaniu.

Na rynkach świata pojawiają się jednak coraz nowsze konstrukcje powodujące, że 300 SL we wspomnianej wersji miał coraz mniej szans sportowych. Zresztą Mercedes w latach 1954—55 swoje sportowe wysiłki zespołu fabrycznego skoncentrował na wozach formuły I 2500 cm^3 oraz 3000 cm^3 w modelach sportowych będących wynikiem bezpośredniego rozwoju 8-cylindrowego silnika wyścigowego.

300 SL musiał więc bądź umrzeć, bądź przeżyć „drugą młodość". Otóż na Salonie Genewskim 1957 roku 300 SL pojawia się w nowym nadwoziu: jako kabriolet. Drzwi są już „normalne" umożliwiające dogodny dostęp nawet dla pań w obcisłych sukniach. Stało się to możliwe dzięki przekonstruowaniu ramy, co jednak dodało jej ciężaru. Cały wóz waży obecnie ponad 1300 kG w porównaniu z 950 wersji poprzedniej.

Zmiany nie ograniczyły się do wspomnianych. Również zastosowano unowocześnione tylne łamane osie tzw. „jednoprzegubowe" oraz ciekawy układ trzech sprężyn resorujących. Niewątpliwie rozwiązania te stosowano zresztą później we wszystkich modelach Mercedesa znane jest czytelnikom Motoru i nie ma potrzeby bliżej opisywać go.

Właśnie takim pojazdem był 300 SL, którym jechałem na Rajdzie Polskim. Praktycznie nie różnym od wspomnianego prototypu z anno domini 1957. Zresztą wyprodukowany został w roku 1958. Od tego czasu przebył 120 tysięcy trudnych kilometrów rajdowych i wyścigowych. Coraz bardziej tracąc szanse sportowe w porównaniu z innymi wozami.

Jak się jeździ takim pojazdem wyścigowym sprzed paru lat? — Jak się prowadzi? — A no wybierzmy się teraz razem na trasę XXII Rajdu Polskiego.

Jest noc. Tenczyn — pierwszy odcinek specjalny na trasie Kraków—Zakopane. 300 SL wydaje się być pojazdem doskonale nadającym się na tak szybką trasę. Tymczasem wbrew przewidywaniom nie osiąga tutaj fantastycznych szybkości maksymalnych. Na większości odcinków prostych prowadzących pod górę wskazówka szybkościomierza utrzymuje się poniżej 170 km/godz. Tym niemniej mój czas — 393 sekundy jest znacznie lepszy od uzyskanego przeze mnie w roku ubiegłym na Mercedes 200 SE: wówczas było 319 sekund.

To są liczby „oderwane" — jak one kształtują się w porównaniu z innymi wozami. Ano porównajmy: Austin Healey — Pat Moss. Otóż na wspomnianym odcinku Tenczyn 300 SL jest o około 3% wolniejszy.

Wóz prowadzi się zupełnie nieźle. Wykazując raczej charakterystykę dość „neutralną" — tył „ucieka" tylko przy bardzo szybkim wirażowaniu i jest raczej łatwy do utrzymania pod kontrolą. Resorowanie jest raczej sztywne powodujące, że na nierównościach drogi wóz „płynie" jakby w powietrzu. Muszę stwierdzić, że 220 SE na takich nawierzchniach zachowuje się znacznie lepiej.

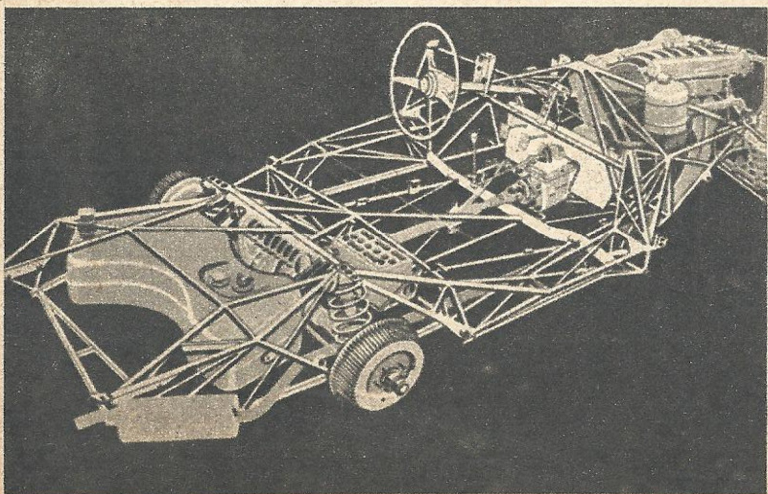
Ale oto następne odcinki specjalne. „Jaszczurówka". wkrótce za Zakopanem — Mercedes jest o 10,4% wolniejszy od Austin Healey. „Żebraczka" — odcinek pokryty dużą ilością piasku. Jedzie się jak po lodzie. Dzięki temu można dokładnie zaobserwować charakterystykę wozu. Jest tak jak wspomniałem: tył (podobnie jak np. w Skodzie) ma skłonność do uciekania, co daje się jednak z powodzeniem opanować. Tym razem jesteśmy wolniejsi o 4,8% od Pat Moss. A oto procentowe różnice na kilku następnych Odcinkach Specjalnych: „Berehy" — 10,6%; „Cisna" — 9%; „Biczyce" — 9,4% „Młynne" — 4,5%. Wreszcie nadchodzi próba górska na Kubalonkę. Rozgrywana jest na mokrej trasie powoli wysychającej po ulewnym deszczu. Tutaj mój partner Grzegorz Timoszek

Ten sam wóz w rękach mistrza kierownicy E. Bohringera na Rajdzie Alpejskim 1961 roku. Zajął 6 miejsce w klasie — zaś 16 w generalnej.



Jeden z pierwszych fabrycznych 300 SL. Charakterystyczną cechą są „klapy wyjściowe" otwierane do góry

Podwozie 300 SL w wersji z roku 1957 produkowanej do chwili obecnej. Zbiornik paliwa mieszczący prawie 100 litrów jest umieszczony bardzo nisko



W 26 i 28 numerze Motoru zamieściliśmy publikację pt. Tajemnica sukcesów polskiego żużla. Materiał ten — a zwłaszcza jego druga część — opracowany był w znacznej mierze na podstawie broszury wydanej przez ZG PZM pt. Sport Żużlowy. Niestety na skutek niedopatrzenia nie podaliśmy źródła z którego autor czerpał powyższe dane. ZG PZM oraz autorów wspomnianej instrukcji inż. inż. Z. Flasińskiego, W. Pietrzaka oraz kol. kol. R. Sienickiego, J. Olejniczaka i J. Srokę za niedopatrzenie przeprasza autor artykułu.

wykręca 2 minuty 50 sekund — najlepszy czas dnia bez względu na klasę!

Wspomniane procentowe różnice — to dużo czy mało? A no, popatrzmy jak kształtowały się one pomiędzy innymi załogami jadącymi na jednakowym sprzęcie i będącymi stałymi załogami fabrycznymi. A oto porównanie Bohringer — Kühne. Otóż łącznie na wszystkich odcinkach specjalnych Kühne był 11,4% wolniejszy od swego kolegi startującego również na 220 SEb.

Jak był przygotowany do rajdu 300 SL? Otóż jak wspomniałem był to wóz stary o przeszło 120 tysiącach przebiegu.

Kłopotów silnikowych żadnych — również zespoły podwoziowe nie dawały znać o sobie Hamulce — no cóż bebnowe, a więc z wszystkimi wadami tego rozwiązania. Trzeba stwierdzić, że 300 SL osiągał na odcinkach specjalnych bardzo duże szybkości maksymalne przekraczające 190 km/godz. Wyhamowanie z tych szybkości nastręczało wiele kłopotów. Nie można stwierdzić, żeby hamulce „trzymały" dobrze. Nic dziwnego, że konstruktorzy w nowych 300 SL od roku 1961 stosują hamulce tarczowe.

Poza tym byliśmy prześladowani przez różne drobne, lecz nużące defekty układu paliwowego. Najpierw wystrzelenie gumowej uszczelki pod osadnikiem filtru paliwa, następnie zaś przebicie zbiornika paliwa wlokącego się niemal po ziemi. Niski „wyścigowy" wóz nie bardzo nadaje się na trasy rajdowe. Co już zresztą nieraz było stwierdzone. Ostatecznie zaś urwanie się rurki paliwa przy zbiorniku powoduje naprawę trwającą ponad godzinę. To było przyczyną wycofania 300 SL z rajdu.

Miejsca coraz mniej — trzeba więc kończyć „Sagę o 300 SL". Niepodobna jednak nie wspomnieć o wyścigu na krakowskim lotnisku, który miał miejsce na zakończenie rajdu. Startowałem w biegu pocieszenia. Stało się to zresztą na skutek przebiegu tego wyścigu przedmiotem najrozmaitszych komentarzy mniej lub bardziej złośliwych...

Zacznijmy jednak od początku. Otóż rajdowy wóz jest zwykle nieźle wypełniony bańkami z olejem i paliwem — częściami zamiennymi. To wszystko nieraz nie umocowane powoduje, że przy ostrym wirażowaniu zaczyna wędrówkę po bagażniku wozu. Przed wyścigiem należy więc „graty" żyjące własnym życiem usunąć z wozu. Jak już się usuwa, to wszystko — nie wyłączając koła zapasowego, narzędzi... Ba, nawet paliwa w zbiorniku zostaje tylko około 20 litrów. W konsekwencji 300 SL na starcie wyścigu staje o jakieś skromnie licząc 150 (a może nawet bliżej 200) kilogramów lżejszy niż w czasie jazdy rajdowej. Przecież jedzie się samemu, a nie w dwie osoby, a to już jest 80 kG.

Dlaczego o tym piszę? Czy dla udowodnienia, że na lotnisku w Krakowie mój „system" jazdy był jedynym, właściwym? Nie — chodzi o przypomnienie, że nawet drobne zmiany mogą wpłynąć zasadniczo na charakterystykę prowadzenia. W przypadku bezpiecznych szerokich tras lotniskowych ma to mniej istotne znaczenie, ale nieraz w codziennej jeździe na drogach publicznych mogą zaistnieć podobne przypadki zmiany prowadzenia wozu. Wiedzą o tym dobrze np. nasi „skodziarze"; już niewielkie obniżenie tylnego resora i zmiana kąta tylnych kół znakomicie poprawia prowadzenie.

Wyścig nie przedstawiał teoretycznie rzecz biorąc żadnych trudności. 300 SL powinien wygrać bez żadnych wysiłków. Początek biegu zapowiada taki przebieg wypadków. Ale bezpieczna trasa lotniska krakowskiego pozwala na szybkie jechanie, które okazuje się tym razem trudniejsze niż na odcinkach specjalnych. Dlaczego? — Otóż charakterystyka prowadzenia wozu na skutek odciążenia zmieniła się w sposób zasadniczy. Tył ucieka na każdym zakręcie bardzo chętnie i taka nadsterowność wymaga bardzo ostrych i nie zawsze skutecznych korekcji kierownicą. Prawdopodobnie stało się to w wyniku zmiany kątów tylnych kół zawieszonych systemem „łamanych osi".

Zwłaszcza przekonałem się o tym „kręcąc" się na jednym z zakrętów już w pierwszym okrążeniu. W drugim okrążeniu następuje „drobne" spotkanie z Morris-Cooper Komornickiego, który uderza w bok 300 SL. Powoduje to pęknięcie zbiornika oleju. 14 litrów oleju zaczyna „podlewać" tylne lewe koło. Powoduje to drugie zakręcenie się wozu na jedynym prawym zakręcie trasy...

M. WACHOWSKI

JUŻ SĄ CZĘŚCI ZAMIENNE DO SKUTERA WIATKA WP—150.

W odpowiedzi na liczne listy do redakcji wyjaśniamy: części zamienne do skutera Wiatka można już nabyć w Motozbycie w Warszawie, Łopuszańska 36.

Sprzedaż części tylko na zamówienie — za pobraniem pocztowym. W zamówieniu należy podać nr rejestracyjny skutera. Ponadto informujemy, że dostawa ogumienia do skutera Wiatka przewidziana jest w III kwartale br.

ELEGANCJA W SAMOCHODZIE

Kostium typu Chanel z jasnej wełny w kolorze beżowym, lamowany brązową wstążką. Zapięcie na złote małe guziki. Bluzka bez rękawów z dużą fantaazyjnie związaną kokardą.



I OGÓLNOPOLSKI ZJAZD MOPEDZISTOW

150 tys. różnego rodzaju motorowerów jeździ już po szosach Polski. Dla tych właśnie dużych rowerów i małych motocykli Federacja Sportowa „Sparta" i klub sportowy „Spójnia" Wrocław organizują przy pomocy WKZZ i PZM we Wrocławiu I Ogólnopolski zjazd motorowerzystów do Polanicy.

Impreza odbędzie się w dniach 15—16 września. Udział w niej mogą wziąć wszyscy posiadacze motorowerów z całej Polski — Żaków, Rysiów, Jawett, Simsonów, Komarów itd. Wystartują oni w dniu 15 września z Wrocławia i jedną z czterech wybranych tras udadzą się do Polanicy. Długość tras nie przekracza 150 km. Na miejscu odbędą się pokazy jazdy zręcznościowej, różne konkursy zabawy itp. Zwycięzcy rajdu otrzymają cenne nagrody. Polskie fabryki ufundowały m.in. trzy motorowery dla najlepszych zawodników. Poza sprzętem motorowym najlepsi motorowerzyści otrzymają radia, sprzęt sportowy oraz inne upominki. W Polanicy wszyscy uczestnicy rajdu mają zapewniony bezpłatny nocleg.

Zgłoszenia do imprezy należy kierować na adres klubu sportowego „Spójnia", Wrocław, ul. Rosenbergów 42, oraz biura turystyki PZM Wrocław — Plac Solny 15, tel. 308-48. W rajdzie mogą uczestniczyć trzyosobowe zespoły.

AKTUALNE CENY POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Podajemy ceny dostępnych na rynku krajowym pojazdów mechanicznych (wg stanu na dzień 1 sierpnia 1962 r.).

Samochody osobowe		Mopedy, motocykle, skutery	
FSO Syrena	— 72.000 zł	Ryś	— 5.800 zł
FSO Warszawa	— 120.000 zł	Żak	— 4.300 i 4.800 zł
Trabant osobowy	— 65.000 zł	Komar	— 4.500 zł
Trabant kombi	— 72.000 zł	WFM	— 7.000 zł
Skoda Octavia	— 95.000 zł	WSK MO6	— 7.000 zł
Skoda Octavia Super	— 98.500 zł	WSK MZ-2	— 10.600 zł
Wartburg Standart	— 95.000 zł	SHL-175 cm	— 14.300 zł
Wartburg De Luxe	— 105.000 zł	Junak	— 24.000 zł
Moskwicz 407	— 115.000 zł	Jawa 175 cm^3	— 18.000 zł
		Jawa 250 cm^3	— 24.000 zł
		Csepel Pannonia	— 19.000 zł
		MZ-ES	— 24.000 zł
		Osa	— 17.000 zł

Z wyżej wymienionych pojazdów, MZ-ES, SHL, WFM, WSK-MO6 oraz samochody importowane nie znajdują się w sprzedaży ratalnej.

Motor

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

Warszawa, ul. Pankiewicza 3. Tel.: Redaktor Naczelny i Sekretarz Red. — 21-30-68. Dział koresp. — 21-32-37. Dział Techniki i Sportu — 21-30-67. Redaguje zespół: R. Lange, M. Kras, K. Goździewski, W. Tobis, M. Wachowski, S. Kubiak, mgr inż. S. Szelichowski i inż. T. Sobiecki. Opracowanie graficzne — A. Włodarz, Red. techniczny — J. Czaplicka.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują do dnia 15, miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty Urzędy Pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruchu" lub PKO. Konto nr 1-6-100020, CKPiW „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 12. Cena prenumeraty: miesięcznej zł 12.—, kwartalnej zł 36.—, półrocznej zł 72.—, rocznej zł 144.—. Prenumerata zagraniczna o 40% droższa. Przedpłaty — PKWZ „Ruch" w Warszawie, ul. Wilcza 46.

Egzemplarze zdezaktualizowane z lat 1959/60/61 można nabywać w sklepie „Ruchu" przy ul. Wiejskiej 14 w Warszawie. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować do Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" w Warszawie, ul. Srebrna 12, Nr konta PKO 1-6-100020.

Ogłoszenia ramkowe w wymiarach do 460 cm^2; za tekstem redakcyjnym, w cenie zł 15.— za 1 cm^2; drobne do 30 wyrazów — handlowe w cenie 4 zł i osobiste 3 zł za każdy wyraz przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52, z terminem dwutygodniowym ukazania się w druku, licząc od dnia otrzymania wpłaty albo zobowiązania zakładu uspołecznionego.

Materiałów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk. Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie, Zam. nr 963. Nakład 129,650 egz. H-50.

GARAŻE

Wśród specjalistów NRD została rozpisana ankieta-konkurs na temat budownictwa garażowego. Konkretne obliczenia fachowców wykazały, że najbardziej ekonomiczne jest budownictwo wielkich garaży, od 100—500 jednostek. W przyjętym do realizacji projekcie wielkość pomieszczeń obliczona jest na poszczególne marki samochodów. Kilka takich właśnie garaży powstanie w najbliższym czasie. (MK)

MOTORYZACJA NA ZAPAŁKACH



Qui è proibito lasciare la vettura. Di tutte le marche, USEGO la massima gioia ti procura.

USEGO



Luce verde, puoi passare. La cera USEGO brilla senza appiccicare.

USEGO



Prudenza! Dall'acceleratore togli il piede. Il negozio USEGO lo trovi in ogni paese.

USEGO

Szwajcarska seria znaków drogowych z paru słowami objaśnienia — jest to jeszcze jeden dobry i trafiający do wielu ludzi sposób zapoznawania z przepisami ruchu. Seria liczna, z której część już zamieszczaliśmy na tym miejscu. (cz)

Obserwacje autostrad

Jeden z angielskich instytutów naukowych przeprowadził badania na 15 autostradach Belgii, NRF, Francji i Holandii. Badania miały na celu ustalenie średnich szybkości przejazdu samochodów osobowych i ciężarowych. Okazało się, że we Francji i w Belgii samochody osobowe jeżdżą ze średnią szybkością 84 km/godz, ciężarowe (w zależności od tonażu) od 61—56 km/godz. W Holandii średnia szybkość samochodów osobowych wynosi 84 km/godz, a samochody ciężarowe poruszają się ze średnią szybkością 66 km/godz. W NRF kierowcy samochodów osobowych jeżdżą z większą szybkością niż we Francji (87 km/godz), a samochody ciężarowe z mniejszą prędkością (61 km/godz). Badania wykazały, że szybkości poniżej 50 km/godz. dla samochodów osobowych i 40 km/godz dla samochodów ciężarowych praktycznie nie istnieją. A TERAZ INNE DANE: około 20% samochodów osobowych porusza się z szybkością do 110 km na godz. a tylko 1,5 z szybkością ponad 120 km/godz.

(M.K.)

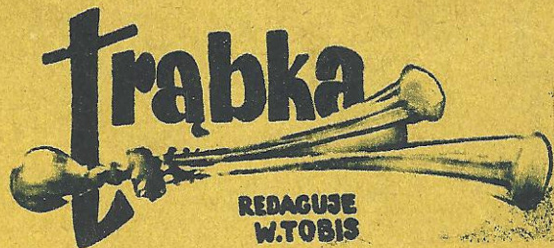
SZYBY PANORAMICZNE MADE IN POLAND

Specjaliści z ząbkowickiej Huty Szkła Okiennego (woj. katowickie), po wielomiesięcznych badaniach i próbach opanowali trudną technologię produkcji szyb panoramicznych do samochodów. Zakłady w Sanoku otrzymały już pierwszą partię szyb panoramicznych, przednich i tylnych. 1500 Sanów jeszcze w br. otrzyma szyby, jakie widujemy w nowoczesnych autokarach zagranicznych. Rozpoczęto również produkcję opływowych szyb do mikrobusów Nysa. W nadchodzących kwartałach br. otrzymają także szyby panoramiczne Jelcze. W przyszłym roku Huta Szkła w Ząbkowicach dostarczy ogółem na rynek krajowy szyby panoramiczne dla 18.000 Sanów, Nys i Jelczów. Zaoszczędzimy dzięki temu wiele tysięcy dolarów i będziemy mogli wreszcie zadowolić zagranicznych amatorów na nasz tabor samochodowy. Dotychczas na importowane szyby panoramiczne wydawaliśmy ponad 100 tys. dolarów rocznie.

Huragan

Wielu amatorów pływania zetknęło się z silnikiem doczepnym do łodzi marki Moskwa. Obecnie zastąpi go nowy silnik pod nazwą „Huragan". A oto niektóre jego dane: objętość cylindrów 175 cm³, moc 26 KM przy 9000 obr/min., średnica cylindra 60,5 mm, skok tłoka — 60 mm, stopień sprężania 12:1, ciężar 25 kG.

(M.K.)



DLA GÓRALA SMUTNE ŻYCIE, GDY... JEST KIEROWCĄ

Ogólnie znany jest zły stan dróg i mostów w Karkonoszach. Zniszczenie takich dróg dojazdowych, jak do schroniska na Łebskim Szczycie, do schroniska na Szrenicy oraz drogi koło Strzechy Akademickiej do schroniska pod Śnieżką — uniemożliwia systematyczne dostawy zaopatrzenia, powoduje bardzo szybkie niszczenie taboru samochodowego oraz poważnie wzmaga niebezpieczeństwo dla kierowców.

Podobne uwagi dotyczą mostów na drogach górskich. W wielu wypadkach są one prowizoryczne.

Odrębnym zagadnieniem jest też sam tabor samochodowy, obsługujący schroniska górskie. Z trzech wozów należących do MBUT „Sudety" — „Lublin" może być wykorzystany tylko do obsługi obiektów położonych w miejscowościach podgórskich, furgonetka „GAZ 69" nie nadaje się do celów zaopatrzenia schronisk i jedynie samochód „Tatra" musi podjąć się zadania dowiezienia ogromnej masy towarowej, ok. 2.500 t. (w skali rocznej) opału, paszy dla koni, ziemniaków, wyposażenia itp.

Na dobitek, mimo szczególnie uciążliwych i niebezpiecznych warunków terenowych, kierowcy samochodów obsługujących schroniska górskie otrzymują wynagrodzenie niższe od kierowców pracujących na terenach nizinnych, ponieważ nie są w stanie wypracować premii za oszczędność w zużyciu paliwa czy ogumienia.

Nic dziwnego, że tak często słychać z kabin kierowców słynną arię z „Halki": Szumią jodły na gór szczycie, szumią sobie w dal, dla górala smutne życie, gdy ma w sercu żal..."

Do kogo? Niech się sami domyślą! (kol)

630.000

Od chwili uzyskania niepodległości do 1 czerwca br. w Indii powstało 630.000 km dróg o ulepszonej nawierzchni. Z tego 230.400 km dróg otrzymało nawierzchnię asfaltową.

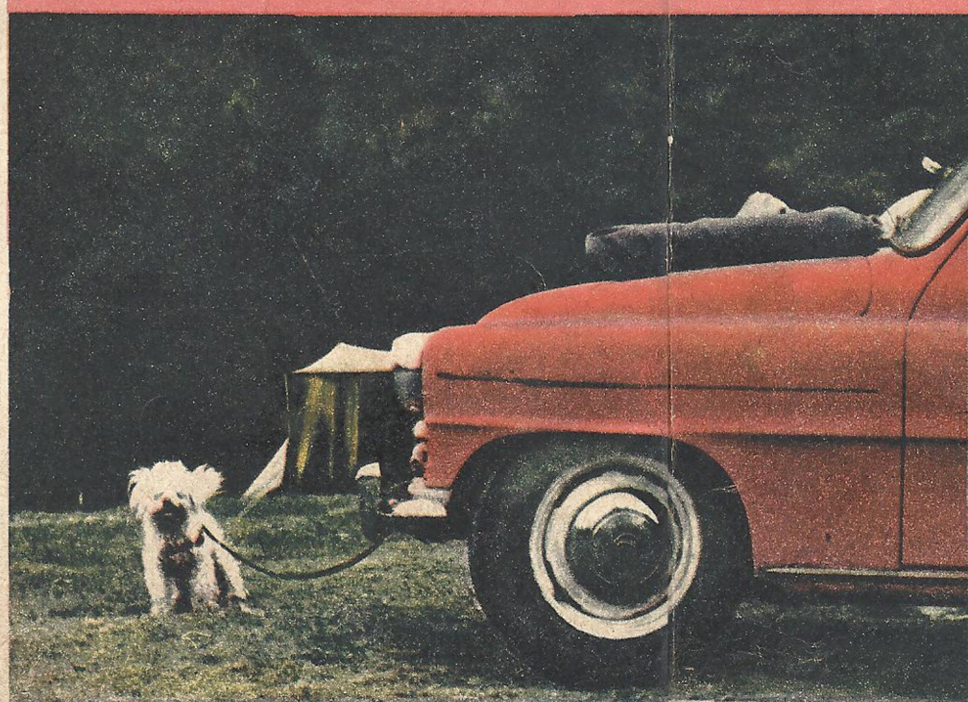
Róże zwiększają bezpieczeństwo

Pobocza autostrad i ważniejszych szlaków komunikacyjnych Szwecji wysadzone są pasmami róż. Przeprowadzone badania wykazały, że są one bardzo efektywnym środkiem podniesienia bezpieczeństwa jazdy. Okazało się, że wyrzucone z drogi samochody pędzące z szybkością 90 km/godz zatrzymywały się na poboczach i jedyne uszkodzenia, jakie zaistniały w tych przypadkach, to porysowanie lakieru samochodu. M.K.

FIAT W KRAINIE KAKTUSA

W najbliższym czasie spodziewane jest podpisanie oficjalnej umowy pomiędzy rządem Meksyku a dyrekcją zakładów Fiata w Turynie, na mocy której firma włoska wybuduje w Meksyku fabrykę swoich modeli. (kg)

KEMPING STRZEŻONY



W. PIOTROWSKI

ŁADNY?

...ładny! — Powiedzą chyba wszyscy oglądając sylwetkę nowego Morris 1100. Wiadomo — włoska linia Pininfarina. Ale co ciekawsze również i rozwiązania techniczne tego wozu zainteresują nawet największych sceptyków. Bowiem nowy Morris ma wiele wręcz rewelacyjnych rozwiązań, o których szczegółowo napiszemy.

Na razie krótka charakterystyka techniczna: silnik 4-cylindrowy 1100 cm³ zblokowany z przekładnią i napędzający przednie koła. Ustawiony w poprzek wozu — podobnie jak w Morris Miniminor i Cooper. Największą nowością jest jednak zawieszenie: hydrauliczne! (mw)

„Praga-Moskwa"

Taką właśnie nazwę otrzymał luksusowy autobus produkcji CSRS. Autobus przeznaczony jest dla komunikacji międzymiastowej, a także dla komunikacji międzynarodowej. Na jego wyposażenie składa się radioodbiornik, telewizor, magnetofon, lodówka, pomieszczenie na garderobę itp. Czechosłowacja liczy się z poważnym eksportem tych pojazdów. Sam Związek Radziecki zamówił już 1200 autobusów „Praga-Moskwa". (M.K.)

ŚRUBKA

Amerykańskie władze wojskowe ujawniły pilnie dotychczas strzeżoną tajemnicę wojskową. Chodzi o specjalną śrubę z mutrą, która nie podlega obluzowaniu przy wibracjach.

Śruby tego typu już wkrótce mają być stosowane w amerykańskim przemyśle rowerowym i automobilowym.

JAK NA LOTNISKU...

Austriackie władze drogowe ustawiły na wszystkich mostach i w miejscach narażonych na podmuchy wiatru specjalne maszty, na których umieszczono rękawy, podobne tym, jakie wskazują kierunek wiatru na lotniskach.

Tylko do końca września br.

Na okres wzmożonego ruchu turystycznego do końca września br. techniczna obsługa samochodów w Rzeszowie zorganizowała ruchomą stację, która kursuje na trasie Lesko, Ustrzyki Dolne. Dociera ona także do Dukli leżącej w strefie polsko-czeskiej konwencji turystycznej. Ruchoma stacja dokonuje drobnych napraw przeglądów gwarancyjnych i profilaktycznych, przy czym pierwszeństwo w korzystaniu z jej usług zapewniono osobowym wozom turystycznym.

Nowy projekt

Powstał już projekt nowego gigantycznego mostu, który przez zalew Sund ma połączyć Danię ze Szwecją. Koszt inwestycji będzie równomiernie rozłożony na Szwecję i Danię.

(MK)



— *Ale z ciebie głupiec! Szukasz od godziny miejsca na zaparkowanie wozu, a tu przed sklepem jest tyle wolnej przestrzeni...*